SEÑORA PRESIDENTA.- Está abierto el acto.

(Es la hora 9 y 41 minutos.)

–Muy buenos días.

La Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda del Senado tiene el agrado de recibir a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para analizar el Inciso 10 del proyecto de ley de Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal 2011. Damos la palabra al señor Ministro para que realice la presentación.

SEÑOR MINISTRO.- Gracias, señora Presidenta. Es un gusto estar nuevamente en esta Casa que tanto aprecio y en una Comisión presidida por la Senadora Dalmás, lo que agrega un elemento adicional.

Los Senadores de la Comisión están recibiendo un sobre con un material que nos pareció útil que tuvieran. Contiene un librillo con el registro gráfico de las obras de infraestructura de transporte que se están realizando y que se denomina "Nuestra obra es el país". En él se grafican, mediante fotografías, las intervenciones que estamos realizando en todo el territorio nacional, a lo largo y ancho de la red vial que nos toca administrar. A efectos de facilitar su comprensión, está dividido en tres regiones: Norte, Oeste y Este. También les entregamos un librillo violeta, "El Uruguay 2030", que incluye los acuerdos de la primera política de Estado que está acordada no solo con los partidos políticos, sino también con las cámaras empresariales y el PIT-CNT. Si bien esos acuerdos finalizaron en el año 2011, queremos dejar el material a los Senadores para que puedan ir cotejando los avances que, en la práctica, se han dado en pos de ese objetivo común que nos hemos planteado, reitero, tanto desde el ámbito político partidario como del social, con el fin de hacer del Uruguay un centro logístico de distribución de mercancías y personas, de la región al mundo y viceversa. También les estamos entregando un libro con una muestra de planos de mensura que contiene planos antiguos. Es una idea original de la Dirección Nacional de Topografía que hace un par de años, a propósito del Día del Patrimonio, realizó una muestra en el Ministerio que luego se transformó en itinerante y que está recorriendo todo el país. En ella se muestran distintos planos de diferentes ciudades y su evolución. Por supuesto que el patrimonio que tiene la Dirección Nacional de Topografía es mayor, pero adaptamos la muestra a los lugares a donde la llevamos. Entendemos que es una linda manera de ver cómo ha evolucionado el territorio y su fraccionamiento en el país a lo largo de la historia. Además, no deja de ser reconfortante reconocer el pago de uno y notar cómo fue evolucionando, porque eso da cuenta de lo que somos. Asimismo, entregamos un documental excelente que realizó la Dirección Nacional de Topografía junto con la Facultad de Humanidades y Ciencias y otros actores. Esta Dirección representó al Ministerio en la Comisión del Bicentenario y la idea fue reconstruir los caminos de La Redota, de lo que fue el Éxodo del Pueblo Oriental. En ese sentido, fuimos poniendo mojones en distintos lugares. La reconstrucción fue realizada con tecnología moderna y a partir de datos históricos.

Por último, entregamos un DVD que contiene la presentación que haremos en el día de hoy, pero con más datos porque como en la Cámara de Representantes tardamos bastante tiempo con nuestra exposición inicial, decidimos hacer un resumen.

Me voy a encargar de hacer la presentación de la Rendición de Cuentas 2011 y el Director General de Secretaría, señor Pablo Ferrer, explicará los artículos que van a tener vigencia a partir del 1º de enero de 2013.

Las unidades ejecutoras del Ministerio son las que están descritas en el informe: Dirección General de Secretaría, Dirección Nacional de Vialidad, Dirección Nacional de Hidrografía, Dirección Nacional de Arquitectura, Dirección Nacional de Topografía y Dirección Nacional de Transporte. Hay un dato importante que no es conocido –me parece que no lo dije en la Cámara de Representantes– y no sé si obedece a una desinformación crónica o a que no se logra comprender que este Ministerio tiene una particularidad. Tenemos un crédito presupuestal que llamamos "techo" y un tope de ejecución que llamamos "cielo raso". Obviamente, para que coincidan hay que empujar el cielo raso hacia el techo.

¿Por qué desde el año 2000 se contabiliza de esta forma? Porque se deja una franja a los efectos de que la marcha de la economía y la recaudación permitan cierta movilidad –que no tienen los demás Ministerios– en la ejecución y en la asignación de los recursos. Entonces, tenemos una ilusión, una meta, una utopía que es el crédito presupuestal y la dura realidad que es el tope de ejecución de las inversiones. Por lo tanto, comparar lo que ejecutamos con el crédito es un error porque tenemos que comparar con lo que realmente disponemos para gastar, que es el tope de ejecución. Como pueden ver los señores Senadores, en materia de crédito estamos superando los $ 7.329:000.000, y el gran componente de gasto del Ministerio está destinado a las inversiones, que es casi casi seis veces más que el de funcionamiento; el tope de ejecución es de $ 4.155:700.000. Esto representa un 68% del crédito presupuestal. La franja entre la ilusión y la realidad es de un 32%, lo que no es menor. Estamos orgullosos por haber ejecutado el cien por ciento del tope de inversiones; de nuestra realidad ejecutamos todo. En esta lámina estamos demostrando cómo se hizo la distribución dentro del Ministerio donde, obviamente, la Dirección Nacional de Vialidad se llevó el 73% de las inversiones, seguida por la Dirección Nacional de Hidrografía con el 10% y luego la Dirección Nacional de Transporte con alrededor del 7%. Esto implica que la prioridad del Ministerio pasa por todo lo que es infraestructura de logística y transporte. Así es como se han distribuido los recursos.

Como se puede observar en el siguiente cuadro, la relación entre el crédito presupuestal y los topes de ejecución es muy clara. Voy a señalar una constatación que verán después, en otra gráfica: cuanto más pequeño es el presupuesto de la unidad ejecutora, más cercanía tiene con el crédito presupuestal. La Dirección Nacional de Vialidad está un punto más abajo del promedio del Ministerio. Mientras en el Ministerio, en general, la distancia entre el crédito y el tope de la unidad ejecutora es el 68%, en la Dirección Nacional de Vialidad representa el 67%; en Secretaría es el 57%, en tanto las Direcciones Nacionales de Arquitectura y de Hidrografía se van acercando un poco más porque tienen menores recursos. Esto se ve muy claramente en la gráfica que estamos proyectando: la zona verde es el área del crédito y la de color naranja representa el tope de ejecución. Está muy claro y dividida por Direcciones: en la de Vialidad se ve la mayor distancia y –como se observa– está graficada de otra manera.

Sabido es que el presupuesto se divide en áreas programáticas. En esta otra gráfica se muestra cómo ejecuta el Ministerio sus recursos en función de cada una de ellas. Está claro que en la infraestructura de Transporte y Comunicación se ejecuta el 95% de los recursos del Ministerio. También hay servicios públicos, como por ejemplo Salud, pues nuestra Cartera hace ciertas contribuciones a determinados programas. La seguridad pública es lo relacionado con Seguridad Vial. Las otras participaciones en Educación, Cultura y Transporte son relativamente marginales, pero no dejan de ser importantes para nuestro Ministerio.

¿Cómo ha sido la ejecución del año? Tomaremos como referencia el tope de ejecución. Incluso, aclaro que en la página web de la Contaduría General de la Nación se registra el tope de ejecución –gracias al tesón, abnegación y perseverancia de la contadora Cristina Batista, adscripta a la Dirección General–, el que aparece marcado con un asterisco, a los efectos de no inducir a error o de que la mala intención no quede rubricada con algún aspecto de dato oficial. Debemos señalar que hablamos del 100% de ejecución en todas las Direcciones, de las que Vialidad se lleva $ 3.061:000.000, que es la parte más importante de los recursos que destinamos, seguido por la de Hidrografía y las otras, que no voy a detallar porque aparecen enumeradas.

A continuación haremos un desagregado por Direcciones y, entonces, exhibimos el mapa que se puede ver en la lámina. Un artículo de *El Observador* hizo referencia a la infraestructura y tomó como dato una intervención de un técnico de la Corporación Andina de Fomento –que tuvimos oportunidad de escuchar junto con representantes de las Direcciones del Ministerio–, en la que se señalaba que solo el 10% de la red vial del Uruguay estaba pavimentada. Eso es verdad si se toma como parte de la red vial nacional –un extranjero no tiene por qué no hacerlo– todo lo que es la red departamental. En realidad, de esa red que componen casi 60.000 kilómetros, el Ministerio tiene jurisdicción solamente en 8.740 kilómetros. En ese caso, el porcentaje es realmente inverso: la mayoría de la red son corredores nacionales e internacionales, primarios y secundarios, y en general los caminos son de asfalto, hormigón, en fin, no son de tosca. Sabido es que la red departamental es responsabilidad de cada una de las Intendencias y no del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, más allá de que este hace una colaboración no menor de US$ 25:000.000 anuales para llevar a cabo dos Programas –el Forestal y el de Caminería Departamental–, sin contar algunos convenios

específicos de aportes o de ayudas a las Intendencias. A vía de ejemplo, podemos citar el recientemente inaugurado desvío de tránsito pesado en Dolores, que se hizo sobre una vía que, desde el punto de vista técnico, debería ser departamental, pero su costo fue asumido por el Ministerio, y hablamos de obras sumamente millonarias.

En la lámina que estamos proyectando, aparecen los distintos Programas. Entre ellos, podemos citar el 362 –el principal–, que tiene que ver con la gestión de la red– y el 370, de mantenimiento departamental con sus distintos objetivos. También contamos con un programa de seguridad vial que requiere la intervención en aquellos puntos de la red que pueden aparecer críticos o ser una amenaza, más allá de que el principal problema en esta materia es la conducta de las personas porque, lamentablemente, no respetan las disposiciones que están planteadas.

Se detalla cómo se distribuye la ejecución presupuestal de los US$160:000.000 de la Dirección Nacional de Vialidad, pero no es el total del dinero que se destina a la mejora de la red vial. Esta es otra de las cosas que queremos dejar en claro: contabilizamos los recursos presupuestales, pero también los extrapresupuestales que vienen por la vía de la participación en la Corporación Vial del Uruguay, los préstamos internacionales más la ayuda que estamos brindando a las Intendencias. Entonces, a lo ejecutado por la Dirección Nacional de Vialidad con su presupuesto, se agregan las rutas concesionadas a la Corporación Vial del Uruguay, así como a los dos consorcios privados que administran y mantienen las concesiones de la ruta 5 y la ruta 8, el Plan de Caminaría Rural y el Plan Rural Forestal que representan un poco más de US$ 25:000.000, lo que totaliza una inversión en materia de vialidad de US$ 213:000.000. Esto implica intervenciones en la totalidad de la red y está claro que estas son de distinto tipo: rehabilitación, mantenimiento, contrato de rehabilitación y mantenimiento, etcétera.

En la transparencia se puede observar cómo en los diferentes departamentos se han ejecutado programas presupuestales que implican la colaboración y el destino de recursos centrales nacionales hacia las Intendencias, tanto en el Plan de Caminería Rural como en el Rural Forestal, y con satisfacción podemos decir que el promedio da 98.5% y un 97%, respectivamente. Casi todas las Intendencias ejecutan el 100% de los recursos, salvo en determinados casos debido a que ha surgido algún problema especial y particular, que marca más la excepción que la regla.

En el mapa se indica dónde interviene el Ministerio dentro de todas las obras que hace en el país, dónde el Gobierno Central, y los rectángulos celestes representan las obras que se están haciendo en los distintos puertos o cursos de agua que corresponden a la Dirección Nacional de Hidrografía. Cuando se grafica se observa claramente que se está interviniendo en todo el territorio nacional. Como se puede ver en las fotos, también hacemos puentes. ¡Qué mejor que ver dónde estamos trabajando y qué puentes hemos hecho en 2011! Sobre el arroyo Yucutujá, en la ruta 30 –una parte del territorio muy olvidada– se está haciendo un puente enorme que va a permitir que en la zona de Tiraponchos el puente deje de ser sumergible y haya una comunicación, por lo menos en esta parte. Después queda para encarar la zona del Cuaró y tenemos la situación en el arroyo Corrales, en la ruta 8, donde lamentablemente a raíz de un choque entre un camión y un ómnibus –uno de los conductores no respetó la señalización porque se quedó sin frenos– tuvimos que practicar un plan de emergencia que no estaba previsto y eso nos retrasó.

Hay una foto que no salió, pero aquellos que leen el diario *El País* el día sábado o domingo la habrán visto. Estamos haciendo un puente en la ruta 11 sobre el río Santa Lucía, en el límite entre Santa Lucía y San José, en la zona de la Colonia Etchepare. Esta inversión va a demandar la suma de US$ 13:000.000 entre los accesos y el puente y va a implicar solucionar el problema de que el río no dé paso cuando crezca, con los consecuentes inconvenientes que eso genera.

La gráfica que tenemos en pantalla es una de las más importantes. En cada columna se representa el monto total de los recursos destinados, desde 1994 a la fecha, por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la vialidad en el Uruguay. La columna roja o color ladrillo representa las concesiones; la verde, el tope del Ministerio; la amarilla, las transferencias de caminería rural; y, la azul, la Dirección Nacional de Vialidad, sin subsidios. Como advertirán los señores Senadores, salvo en el año 1999**,** desde 2007 la inversión en vialidad es prácticamente constante. Si tuviéramos la integral que mide las áreas, nos daríamos cuenta de que desde el año 2007 el promedio de recursos

destinados por el Uruguay a la vialidad ha sido altísimo. Ustedes me dirán que la producción es mucho más acelerada; sí, va mucho más rápido, entre otras cosas, por la propia revolución productiva generada en el agro. A eso debemos agregar que, ahora, los nuevos datos que surgen de la ganadería y la forestación indican que habrá más tránsitos. Esta es una de esas buenas noticias para el Uruguay, pero que representa problemas para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; no obstante, estas son las dificultades que queremos tener.

SEÑORA TOPOLANSKY.- Así es.

SEÑOR MINISTRO.- Señora Presidenta: ¿sabe por qué digo esto? Porque de nada sirve tener las carreteras en buen estado, preciosas e impecables, si por ellas no circula nadie. Preferimos tener problemas de crecimiento y enfrentar las dificultades que nos genera el desvío del tránsito pesado –me refiero a todo lo que tenemos que construir y que estamos construyendo–, pues el crecimiento productivo hace que los camiones no puedan ingresar a las ciudades, que su acceso se haga absolutamente intolerable.

En la diapositiva relativa a la Dirección Nacional de Hidrografía se observan todas las inversiones: las previstas y la ejecución real en puertos, vías navegables y obras hidráulicas. En la próxima gráfica se puede apreciar cómo han evolucionado los recursos invertidos en estas materias. Se puede observar, sin ningún tipo de connotación, que desde 2007 los recursos destinados a esta Dirección y que tienen que ver con los puertos deportivos y el puerto de La Paloma, se han incrementado notoriamente.

En esta diapositiva se advierte claramente que de un crédito presupuestal de $ 509.000.000, pero de un tope de ejecución de $ 412.000.000, se ha ejecutado la totalidad.

En la siguiente diapositiva se observa que se invirtieron $ 63:000.000 en el puerto de La Paloma y $ 91:000.000 en el de Punta del Este. Debo informar que la inversión que hacemos en los puertos deportivos tiene la particularidad de que se recupera por las tasas que se cobran por concepto de servicios que se prestan y, además, por lo que dejan los turistas. Precisamente, los nautas son el tipo de turistas que mayor gasto hace en el sector. La Dirección Nacional de Hidrografía ha calculado que la inversión realizada, más los recuperos de gastos propios y lo que los turistas dejan al Uruguay da lugar a una balanza positiva que se transforma en ingresos para el país.

En esta diapositiva se observan las fotos de los distintos lugares en que hemos intervenido. Como pueden apreciar los señores Senadores, estamos incorporando al este del país algunas de esas inversiones. El desarrollo de la Hidrovía Uruguay-Brasil pasa a ser estratégico. Y nosotros dependemos de las decisiones ambientales que toma Brasil a los efectos de encarar, junto con el Ministerio de Defensa Nacional, el balizamiento de la laguna Merín, por donde tendremos un flujo de transporte fluvial muy importante que permitirá que el este también albergue inversiones relevantes en materia productiva. Estamos generando terminales de salida portuaria para el cabotaje nacional, como el caso de La Paloma o el puerto de aguas profundas –que, como se desprende de las noticias del día de ayer, ha despertado un gran interés–, pues ello representa una salida de producción a granel que va a impactar en el asentamiento de la producción de la zona este del país. Hace unos días, el señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca nos exhibió un mapa para mostrarnos cómo se está desarrollando la forestación en ese sector del país. Y, pese a que hay gente que no quiere que haya madera en el país –lo sé–, la madera es una realidad y la tenemos que sacar como elemento de producción.

Por otro lado tenemos a la Dirección Nacional de Arquitectura que, en realidad, trabaja más con fondos de otros que con los propios. Lo cierto es que estamos muy satisfechos con la gestión que ha hecho y en la pantalla se ve la comparación que hemos hecho de los dos períodos sobre los acuerdos realizados con diversos organismos del Estado; los que aparecen en negro son comparables entre sí. Decía que se hizo una comparación del período pasado con lo que ya está pactado para este, es decir, el incremento de acuerdos y de recursos para que gestione la Dirección Nacional de Arquitectura, ya sea por administración directa o por obra por contrato. Como se podrá observar, el número casi se triplica. Estamos orgullosos de esto porque esta gran empresa constructora del Estado que es la Dirección Nacional de Arquitectura, empieza a ocupar el lugar que queremos que ocupe, esto

es, básicamente concentrada en dos importantes áreas programáticas de Gobierno: por un lado, las que tienen que ver con la educación, la salud y la minoridad –que es hacia donde está dirigida la mayor parte de nuestra acción–; y, por otro, lo referente a la obra patrimonial. En este sentido, pretendemos que nuestros obreros sean una especie de élite de la albañilería nacional dedicada a la custodia de la obra patrimonial, no solo pública porque, ¡ojalá también pudiéramos vender servicios a los privados! Una muestra de ese trabajo es lo que estamos haciendo en la escuela Brasil, una institución con cien años de existencia. Paradójicamente, en el año 1923, la prensa de entonces se quejaba de que nadie se ocupaba de esta escuela, de que había goteras; unos cuantos años después, casi cien, la prensa continuaba quejándose de las mismas cosas, pero por suerte ahora las hemos reparado.

Vemos ahora en la pantalla un detalle –mes a mes, en los distintos años– de cómo fuimos evolucionando y cómo estamos avanzando. En el mapa se señalan los lugares donde estamos interviniendo; como podrán observar, hemos abarcado a todo el país. Asimismo, se enumeran diversos organismos, entre ellos, el Codicén, el INAU, el Ministerio de Turismo y Deporte, así como también obras por contrato, etcétera. Reitero que estamos interviniendo en todo el país y cumpliendo los objetivos que nos proponen los organismos que hacen acuerdos con nosotros.

A su vez, estamos teniendo una participación importante en todo lo que es el *shock* edilicio, el mantenimiento rutinario de escuelas y llegando a lugares donde las empresas no quieren ir. Un ejemplo típico es la escuela de Laureles, a cincuenta kilómetros de Salto, donde hicimos una licitación, pero como a la empresa que se presentó le salía carísimo llegar hasta allí, tuvimos que hacer el trabajo con nuestros obreros que recibieron, no tanto la paga correspondiente, sino el reconocimiento de la población en un acto muy lindo que se efectuó en el lugar. Y esto fue así, entre otras cosas, porque ellos convivieron con la localidad para poder terminar una escuela de un departamento muy importante, pero que está en el medio rural. Hicieron su tarea de acuerdo con lo que creen que los niños merecen: lo mejor.

En materia de convenios sociales, el año pasado informé que hicimos una reorientación de esos recursos; el Ministerio aportó $ 67:000.000 y $ 81:000.000 las instituciones con las que colaboramos. Concretamente, en el año 2011 esos recursos se orientaron hacia un total de 70 convenios con distintas instituciones. De esos 70 convenios, 33 se realizaron con instituciones deportivas y contaron con el aval del Ministerio de Turismo y Deporte. Debo informar que ahí ya no actuamos como si fuéramos el Ministerio de Salud Pública o el Ministerio de Educación y Cultura, sino que consultamos a los organismos que tienen la responsabilidad de llevar adelante las políticas y una vez obtenido el aval, colaboramos con las treinta y tres instituciones mencionadas. Aquí hemos hecho mucho hincapié en lo que tiene que ver con la contraprestación social; hemos reforzado las contrapartidas sociales y los resultados han sido realmente emocionantes. A modo de ejemplo podemos citar el caso de los trabajadores del Club de UCOT que, anticipadamente, están cumpliendo un convenio sin haberlo firmado, trasladando al Club Urunday Universitario a niños ciegos y sordos que, precisamente, a través del convenio que firmamos con ese club, podrán utilizar durante 10 años sus instalaciones para aprender a nadar. Al respecto se elaboró un video y es admirable ver cómo en tres meses esos chicos discapacitados –obviamente, para un chico ciego o sordo debe ser muy difícil moverse en un medio que no les es habitual, como es el agua– han ido evolucionando; repito que es realmente emocionante. Esto es lo que queremos lograr, porque estamos administrando dineros públicos que no deben ser distribuidos a criterio del Ministro sino de acuerdo con los objetivos de las políticas sociales que el país tiene en general. A esos efectos, en junio de cada año se realiza un llamado –ya no se le solicita al Ministro, como sucedía antes–, se abre un período quincenal y las instituciones se presentan; y, luego, nosotros evaluamos los impactos y la distribución en el territorio. Creo que a partir de allí es que estamos administrando mucho mejor los recursos de todos los uruguayos.

Hay $ 82:000.000 que se destinaron al Programa Realizar, en el que participaron 41 Municipios del interior del país cuyos vecinos propusieron y eligieron –en el primer programa participativo *on line* que tuvo el país– y que tuvo un gran éxito, ya que contó con la participación de más del 10% del electorado. En algunas localidades, como Casupá, Ismael Cortinas y Montes, lo hicieron más del 40% de los habilitados para votar. Repito que este ha sido un programa muy exitoso, que ha movilizado fundamentalmente a las pequeñas comunidades que no tienen la posibilidad de contar con la colaboración de, por ejemplo, $ 2:000.000 por parte nuestra y de $ 2:000.000 por parte de la Intendencia. Créanme que esto ha tenido un gran impacto.

La Dirección Nacional de Topografía se ha encargado de las expropiaciones relacionadas al desvío del tránsito pesado en Pando y al acceso al puerto de Nueva Palmira. En este último caso, se construirá un desvío que incluirá la obra de refacción de la ruta 21, de manera de llegar al puerto sin perjudicar esa ciudad y la de Carmelo, que también estaría involucrada. Asimismo, se hicieron expropiaciones para llevar adelante las obras de regulación hídrica en Rocha, debido a que los particulares no nos permitían ingresar a sus terrenos. Por otro lado, se realizó el ensanche de la ruta 90, en pueblo Orgoroso, que no estaba planificado y que traía algunos problemas de seguridad vial, y la continuación de la ruta 55, que tuvo que expropiarse para que la empresa Montes del Plata pudiera cumplir con el acuerdo de continuar la ruta hasta las obras.

Lo que estamos proyectando ahora son las fotografías aéreas del desvío del tránsito pesado en Pando, que pronto estará culminado. También tenemos la foto de Nueva Palmira, donde se realizó una incorporación por parte de las distintas Direcciones Nacionales de transporte: de Topografía, de Vialidad, de Planificación y Logística, que es el triángulo que está destacado en la foto. Los señores Senadores habrán podido advertir que este es el primer año en el que no hubo una noticia negativa sobre la zafra de camiones; lo menciono, porque siempre se reflejan las malas noticias pero no las buenas. En este caso, en un diálogo entre el Ministerio, los vecinos, el Municipio, la Intendencia, los camioneros y los operadores portuarios –hay que destacar la participación de la ANP–, logramos que se conformara un triángulo de zona de preembarque Además, se firmaron decretos para autorizar playas de estacionamiento. Solo con esta zona cercada con baños y dirigiendo el ingreso a puerto, hemos mejorado y eliminado las aglomeraciones con la colaboración del Municipio, que instaló barreras para que los camiones no circulen por la ciudad. En este momento estamos avanzando para que la Dirección Nacional de Transporte se haga cargo de la administración de ese triángulo y para que haya un *software* que conecte con la playa de estacionamiento, de modo que el camión que ingrese a la zona de preembarque llegue en el horario que se establece vía *on line.*

SEÑOR RUBIO.- ¿Qué tamaño tiene?

SEÑOR MINISTRO.- El tamaño del triángulo es de 300 metros e ingresan 160 camiones, en un promedio de dos horas, ya que también se agilitan los trámites. La idea es que cuando un camión llegue a la playa de estacionamiento –que no es el triángulo, sino que está ubicada en otro lugar– se comunique vía computadora y así pueda tener la hora de ingreso a puerto. De esta manera, en esta zona de preembarque se hacen todos los trámites que corresponden, como los aduaneros, etcétera, y el camión sale a embarcar. Esto ha implicado un cambio logístico importantísimo, que evita problemas en una zafra que no es menor –en realidad, se trata de una zafra grande– mientras hacemos algunas obras allí que culminarán este año.

También están las obras de regulación hídrica, el ensanche y la continuación a que ya hicimos referencia.

En lo que tiene que ver con el servicio al público, un dato importante a destacar tiene que ver con los archivos de plano y mensura. En este caso se ha mejorado, puesto que hemos completado la digitalización de los planos de todo el país, de 1970 a la fecha. En 2010 se comenzó a hacer la de Montevideo, Canelones y San José, y se culminó en 2011. Esto tiene un valor enorme para quienes tienen que hacer escrituras y trabajar con padrones, porque acceden a ellos por Internet y no es necesario ir al Ministerio.

A su vez, estamos encarando este tema desde el año 1970 hacia atrás, lo cual es más difícil porque no había un autogenerado y hay algunos problemas, ya que se guardó desordenadamente este material y ordenarlo llevará un tiempo.

También hemos implementado un nodo periférico de datos espaciales en conjunto con la Facultad de Ingeniería y la Agesic. En 2011 se comenzó a trabajar en el Sistema de Información Geográfica, llamado "gvSIG Batoví", para uso educativo en el Plan Ceibal y que entregamos recientemente. A través de este Sistema, los gurises pueden armar sus propios datos georreferenciados, tomar una localidad, ver qué producción tiene, cuántos habitantes, qué rutas pasan por ahí, qué cuchillas o ríos hay, etcétera. Es decir, los gurises de Secundaria construyen los datos

georreferenciados y, en el caso de Primaria, la maestra debe ayudar a los chicos porque la computadora tiene características que no permiten usar este programa en toda su potencia.

Por otra parte, hemos culminado la georreferenciación de las rutas y caminos nacionales y departamentales, lo cual también es importantísimo.

En el marco del Bicentenario, el arquitecto García, de la Dirección Nacional de Arquitectura, hizo un diseño para poner en cada lugar exactamente de qué se trata, manteniendo el mismo diseño para todos los casos y cambiando solo el lugar de referencia.

En el caso de la Dirección Nacional de Transporte, los avances han sido notorios; se trabaja muchísimo pues hay mucha actividad. Se creó la Autoridad Metropolitana, lo cual es un sueño de muchísimos años que se ha concretado ahora mediante la firma de un convenio entre las Intendencias de Montevideo, Canelones, San José y esta Cartera, habilitando la conformación del consorcio. Esto nos permitirá, teniendo al usuario como centro, mejorar y coordinar mucho mejor el Sistema de Transporte Metropolitano. Hemos creado nuevos servicios, como la línea bidepartamental entre Zonamérica y Ciudad de la Costa, y los semidirectos por la ruta 101.

Por otra parte, hemos implementado el subsidio al boleto de estudiantes. Estamos entre los países del mundo –sin duda, entre los de América Latina– en que mayor aporte hace la sociedad para que los gurises estudien y se trasladen. Los niños de 0 a 5 años viajan gratis en los ómnibus; los de 6 a 15 años que cursan Primaria, llevando la túnica escolar puesta también viajan gratis; los que van de 1º a 3º de liceo hasta los 18 años también viajan gratis y ahora se incorporaron los estudiantes del segundo ciclo hasta los 22 años del segundo ciclo; asimismo, hay una rebaja del boleto para los estudiantes universitarios hasta los 30 años. Es uno de los países donde la sociedad invierte más en materia de transporte para que sus jóvenes estudien y tengan un futuro mejor, y estamos muy orgullosos de ello.

En el año 2011, contemplamos a los jóvenes de 15 a 18 años que cursan el Primer Ciclo; invertimos unos $ 110:000.000, de los que son beneficiarios 32.000 alumnos de Enseñanza Secundaria. Esto fue ampliado a todos los jóvenes, así como a 1.600 gurises más a través de un subsidio con el que ayudamos a las Intendencias a pagar el valor de las empresas de transporte. Me refiero a los jóvenes que son transportados en camionetas pagadas por las Intendencias, desde las zonas más alejadas en las que no hay transporte colectivo. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha hecho un aporte muy grande –que es producto de la sensibilidad de la Dirección Nacional de Transporte– y lo vamos a difundir para que la población tenga claro que nosotros también estamos colaborando con el traslado de esos muchachos. Estamos hablando de un universo de 1.600 gurises; cuando nos plantearon este pedido nos asustamos porque por el tamaño de la demanda parecía que abarcaba a cientos de miles de estudiantes, pero por suerte era esa cantidad y pudimos acceder a la solicitud.

También brindamos traslado gratuito a los beneficiarios del Hospital de Ojos. Asimismo, señalo que el fideicomiso del boleto suburbano –que los señores Senadores votaron en su momento– constituye un instrumento muy importante para las empresas, tanto para la renovación de las flotas como para el pago de las deudas. Además, se consolidó el sistema de anillos de los corredores metropolitanos.

Por otra parte, hemos creado el centro de monitoreo y control operativo de los servicios suburbanos. A través del satélite monitoreamos en tiempo real, visualizamos la ubicación geográfica, los recorridos realizados, la velocidad y los datos de los vehículos. Actualmente estamos controlando 149 ómnibus, lo que representa un 23% del total de las unidades. La idea que tenemos es seguir avanzando hasta controlar a todas las unidades de transporte suburbano. También estamos monitoreando 4.200 paradas y 200 puntos de control mediante GPS, lo cual nos va a servir para verificar el cumplimiento de los horarios, que es muy importante para los servicios. Obviamente, el plan de inspecciones y controles ya se ha realizado en su oportunidad.

Desde julio de 2011 estamos trabajando –ahora nos encontramos casi en la etapa final– sobre la guía de carga. Este es otro instrumento importantísimo para el transporte, al igual que la capacitación de conductores y empresarios, que se lleva adelante junto con el INEFOP y la mesa intergremial, tanto de los trabajadores como de los transportistas. Este es un dato fundamental que tiene que ver con la seguridad vial.

Por otra parte, intervinimos en la articulación con sectores operadores y receptores de carga. En el año 2011, participamos –como lo hemos hecho en muchos conflictos de muy bajo perfil y muy alto resultado– en un diferendo muy grande que hubo entre los transportistas, los productores y la gente de carga. En ese momento, gracias a nuestra intervención y oficios se pudieron alcanzar los acuerdos necesarios.

Rápidamente queremos señalar que tenemos los datos estadísticos con respecto a cuántos pasajeros se están movilizando en transporte fluvial y marítimo. Precisamente, en materia fluvial, una gran proporción de esos pasajeros se da entre Colonia y Buenos Aires; estamos hablando de dos millones de personas. Luego están Montevideo–Buenos Aires, Carmelo–Tigre, Salto–Concordia, Bella Unión–Monte Caseros –en este caso, casi veinte mil personas se trasladan por vía fluvial– y, en último lugar, Nueva Palmira–Tigre.

Para no hacer más extensa esta exposición no voy a profundizar en todos los cambios que hemos generado en cuanto a la atención a cruceros, a las disposiciones de regulación de los *tenders*, etcétera. Hemos procurado obtener beneficios para el usuario y promover la mejora del servicio, profesionalizándolo más mediante la utilización de unidades que estén más acordes con el servicio que se presta y eso ha dado muy buenos resultados. Esas inversiones pueden ser recuperadas por quienes desarrollan tareas en el servicio a cruceros, fundamentalmente en Punta del Este y otros puertos deportivos.

En cuanto al desarrollo del transporte aéreo, hasta el año 2011 hubo incrementos importantes con relación a la cantidad de vuelos y al número de pasajeros.

En materia de planificación y logística, en 2011 se pusieron en marcha todas las actividades del Instituto Nacional de Logística, incluida la sede donde va a funcionar. Como recién decíamos, el trabajo bajo la coordinación de la Dirección Nacional de Planificación y Logística en Nueva Palmira apuntó a solucionar todos los problemas relativos a los camiones y sus esperas para acceder a las terminales; esto se ha resuelto con buen criterio y con la participación de la comunidad.

En lo que tiene que ver con el transporte ferroviario, la finalización de la propuesta técnica de reestructura de ese medio de transporte incluye la creación de la Dirección Nacional, que momentáneamente está a cargo de la Directora Nacional de Planificación y Logística, ingeniera Beatriz Tabacco; la empresa operadora de transporte ferroviario será una sociedad anónima que en breve estará pronta para comenzar a funcionar.

Obviamente, debimos contratar una Consultoría para abordar estos temas y estamos abocados a la preparación de los pliegos para el llamado a licitación de la segunda etapa de la rehabilitación del tramo Pintado–Rivera, que estará lanzándose en breve, al igual que el inicio de todo lo que tiene que ver con la preparación de la solicitud de un nuevo financiamiento del Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur para las vías férreas del tramo Piedra Sola–Salto–Paysandú.

En el acuerdo firmado el 8 de diciembre de 2011 al que hacíamos referencia en el material que entregamos, tuvo un especial protagonismo la Dirección Nacional de Planificación y Logística; estamos hablando de un acuerdo político y social que tiene que ver con el objetivo de los uruguayos del Uruguay Logístico 2030. Dicha Dirección brindó servicios de apoyo para la implementación de la PPP –Participación Público Privada–, el seguimiento de la ejecución presupuestal y las negociaciones para el financiamiento internacional de nuestros programas, el estudio de la relación entre los gravámenes a los usuarios de la infraestructura vial y sus gastos –este es un trabajo que en breve daremos a publicidad porque está arrojando datos muy importantes–, así como la coordinación con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana –Iirsa–, de la Unasur.

Esto es cuanto queríamos exponer, señora Presidenta, y si los señores Senadores están de acuerdo, ingresaríamos al análisis de los artículos.

SEÑOR RUBIO.- Quisiera saber si el segundo tramo ferroviario entre Pintado y Rivera está financiado por el Focem.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente, señor Senador. Los dos tramos han sido financiados por el Focem.

SEÑOR RUBIO.- En este caso, ¿en qué consiste desde el punto de vista técnico?

SEÑOR MINISTRO.- Antes de cederle el uso de la palabra a la Directora Nacional de Planificación y Logística que va a abundar en el tema, quiero señalar que, en realidad, los trabajos del tramo Pintado–Rivera son una complementación de los primeros que se realizaron para dejar la infraestructura ferroviaria de forma tal, que luego admita un mantenimiento mecanizado. Tanto en la primera etapa como en esta se realiza un cambio de durmientes y rieles, pero esto no se lleva a cabo del kilómetro 1 al 10 y luego del 10 al 20, sino en forma intercalada para asegurar una velocidad promedio y un mantenimiento adecuado. En esta etapa vamos a hacer prácticamente el mismo trabajo con un nivel de inversión similar.

SEÑORA TABACCO.- En las primeras obras que se hicieron en el tramo Pintado –Rivera se utilizaron recursos de Rentas Generales, mientras que las de ahora se llevarán a cabo con recursos del Focem. Se trata de la segunda etapa, que va a permitir el mantenimiento mecanizado. Además de un cambio de rieles, durmientes y una cantidad de aparatos de vía, implica la reposición de balasto. Simultáneamente, estamos tramitando un segundo préstamo Focem para la línea Piedra Sola–Algorta hasta Salto Grande, que todavía está en estudio.

SEÑOR RUBIO.- ¿Quién ejecuta estos trabajos?

SEÑOR MINISTRO.- Agradezco a la ingeniera Tabacco porque confundí la segunda etapa con la primera. La primera se realizó por una licitación que ganó la Corporación Ferroviaria del Uruguay y ahora se va a seguir el mismo procedimiento. No hay otra forma de hacerlo, porque el Focem exige ciertos procedimientos que no podemos eludir. Reitero que la primera obra se hizo a través de la Corporación Ferroviaria del Uruguay, que fue la que propuso mejores precios.

SEÑOR RUBIO.- Me gustaría saber, según el cronograma del Ministerio, en qué período se haría esta segunda etapa.

SEÑORA TABACCO.- El plazo estimado de la obra es de treinta meses, pero el problema es que como se trata de una vía única, no se puede trabajar todo el tiempo porque los trenes no pueden circular. Esto trae como consecuencia que el plazo de la obra se alarga porque hay que trabajar un rato, luego parar para que los trenes pasen y luego se reanuda la tarea. Por consiguiente, hay demoras.

SEÑOR RUBIO.- La otra pregunta que quería formular tiene que ver con el convenio entre la Dirección de Arquitectura y el sistema educativo. Me gustaría saber si este convenio prevé reparaciones puntuales u obras de mantenimiento permanente. Según una información que brindó el Codicén, una de las mayores dificultades que tiene el sistema educativo es que contrata la ejecución de obras, fundamentalmente nuevas, con la Corporación Nacional para el Desarrollo; tiene un sistema propio, pero no da abasto para cubrir el mantenimiento permanente. Quería saber si el convenio con el Ministerio incluye o no trabajos de mantenimiento permanente.

SEÑOR LIMA.- Los acuerdos que firmamos con el Codicén son básicamente para obras puntuales y no de mantenimiento, como en el caso del INAU. Uno de los acuerdos fue para la obra de la escuela Brasil, que es un proyecto muy grande, no solo de reparación sino también de ampliación del local

escolar, y el otro es por reparaciones puntuales dentro del programa que se denomina "*shock* edilicio". Pero aquí no hay un programa de mantenimiento.

SEÑOR MINISTRO.- A principio de año nosotros ofrecimos a la ANEP intervenir en cincuenta locales escolares para realizar obras de mantenimiento y no para la construcción de obras nuevas, pero terminamos en la aplicación del "*shock* edilicio" porque era más urgente y la prioridad la definía el propio Codicén. Además, si interveníamos con el "*shock* edilicio", la saturación que tenían sus propios servicios se aflojaría y podrían encargarse de las obras de mantenimiento.

SEÑOR PENADÉS.- En primer lugar, damos la bienvenida al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y demás jerarcas de la Cartera.

En segundo término, queremos hacer una serie de preguntas, pero como lamentablemente llegamos un poco después del inicio de la sesión, quizás las respuestas a muchas de las interrogantes hayan estado incluidas en la presentación que no pudimos ver. Si esto es así, simplemente con respondernos que la información está ahí y dejarla en Secretaría, nos damos por satisfechos.

La primera pregunta está relacionada con la creación de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario en la última Rendición de Cuentas como órgano regulador del transporte ferroviario de nuestro país, así como la dotación de $ 12:500.000 para la creación y financiación del cargo de Director de la unidad y las contrataciones de personal. Al respecto, quisiéramos saber cuánto de esa dotación fue ejecutado y cuánto personal está trabajando en esa Dirección. En este sentido, señora Presidenta, me gustaría que se nos brindara información sobre las obras entre Pintado y Rivera, pues se dijo públicamente que esa obra –una inversión de U$S 60:000.000– tuvo una ejecución de diferente nivel de calidad, lo que llevó a que se hiciera una investigación administrativa. Al respecto, algunos medios de comunicación y el Directorio de AFE cuando compareció acompañando al señor Ministro a la Comisión de Transporte y Obras Públicas informaron que, una vez finalizada la investigación, se iban a elevar los antecedentes al Parlamento. Queremos saber si la investigación ya culminó porque los antecedentes no han llegado, si es cierto que esta obra padece de irregularidades en su ejecución y qué monto se estaría manejando. Nos gustaría que se nos informara cuáles son los tramos que está previsto reacondicionar en el presente año, en 2013 y en 2014. Asimismo, producto también de información publicada en la prensa en cuanto a que, al asumir, el Presidente de AFE reconoció que en las anteriores Administraciones la Dirección estaba comprando material de segunda mano y más caro –concretamente me refiero al equipamiento rodante–, nos gustaría saber si esto ha cambiado, qué políticas se han llevado adelante o qué instrucciones se han dado desde la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario al respecto.

Cambiando de tema, quisiéramos saber en qué estado se encuentra la reglamentación y aplicación de los artículos 185 y 186 de la pasada Rendición de Cuentas que establecían la solidaridad entre los agentes o representantes de los armadores y propietarios de buques con la ANP, con relación al pago de las obligaciones que generan los buques por el uso de los puertos, creando una acción ejecutiva para el cobro de dichas obligaciones.

De la misma manera, quisiéramos conocer el costo del dragado realizado en 2011en Paso Almirón, sobre el río Uruguay, y el estado actual, ya que todos conocemos el comportamiento de este río y la necesidad permanente de dragado, producto de la gran movilidad de sedimentos.

También nos gustaría conocer en qué situación está el Proyecto 760 de la Dirección Nacional de Hidrografía, relativo a obras hidraúlicas, defensa de costas, playas y presas, que tiene un plazo de ejecución hasta el 31 de diciembre de 2014. El programa fue ejecutado en su totalidad, aunque de los $ 29:000.000 previstos, el crédito se redujo a $ 9:700.000 porque los recursos restantes se utilizaron para reforzar otros proyectos. En ese sentido, quisiéramos saber cómo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas prevé entre 2012 y 2014 detener y mitigar el efecto de la erosión y el avance de las aguas en las costas del departamento de Canelones.

Cambiando de Dirección, yendo hacia la Dirección Nacional de Vialidad, con relación al Proyecto 754, relativo a la ejecución de obras de seguridad vial, podemos decir que se ejecutó el

39.69% de las partidas que ascienden a $ 94:123.787 y quisiéramos saber el porqué de la baja ejecución. No sabemos si los recursos previstos fueron sobredimensionados, pero de no ser así, nos gustaría conocer el motivo de una ejecución tan baja en dicho proyecto. También nos interesa que se nos informe sobre el Proyecto 750, relativo a rutas, y el 752 sobre puentes, ambos de la Dirección Nacional de Vialidad. El primero de ellos, estaba destinado a la rehabilitación y mantenimiento de la red vial nacional y, el otro, a obras y mantenimiento de puentes, y en los dos casos ha habido bajos porcentajes de ejecución. En el Proyecto 750, la ejecución es del 40.77% y en el Proyecto 752, del 37.94%. Por tanto, quisiéramos que se nos explicara el motivo de tan baja ejecución.

Continuando con el tema relativo a obras, nos gustaría saber cuántas obras se están llevando adelante por parte de la Corporación Vial del Uruguay en relación con la Dirección Nacional de Vialidad.

Respecto al Proyecto 973, cuyo objetivo principal era la finalización de las obras del edificio sede del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y del que se ejecutó solamente el 0.23% de la asignación, quisiéramos conocer la razón de esa baja y si esta refiere a un tope. En ese sentido, nos gustaría que se nos informara cuáles son las obras que el señor Ministro puede considerar importantes que se dejaron de hacer con relación a este proyecto.

Asimismo, en cuanto al Proyecto 702, en relación con la Unidad Ejecutora Despacho de la Secretaría de Estado y Oficinas Dependientes, observamos que también hubo una baja ejecución del crédito presupuestal, pues fue de un 37.95%. En ese sentido quisiéramos conocer cuál fue el motivo: si hubo una sobredimensión de las partidas y no se presentaron demasiadas obras en el país o, quizás, se podrían haber realizado más de las 41 que fueron seleccionadas. Lo mismo sucede con el Proyecto 703, relativo a convenios con instituciones deportivas, en cuyo caso se ejecutó un 28.79% de las partidas previstas. En fin, nos gustaría saber el porqué de esa baja ejecución.

Con relación al artículo 458 del Presupuesto, que autorizó a otorgar bajo la figura de concesión el uso del subsuelo, suelo y vuelo en la faja de dominio público en las rutas nacionales con la finalidad de ser explotado comercialmente contra el cobro de un canon, quisiéramos saber si se han realizado esas concesiones y cuánto se ha recaudado, o si están en trámite.

Terminando esta serie de interrogantes, señora Presidenta, quisiéramos recibir información sobre los cargos de Coordinadores Departamentales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que fueron creados por el artículo 467 del Presupuesto. Concretamente, me gustaría saber: ¿cuántos cargos han sido llenados? ¿Qué función están cumpliendo? En el caso de que los cargos hayan sido cubiertos, nos gustaría saber si el señor Ministro está satisfecho con la tarea que han llevado adelante.

SEÑOR MINISTRO.- Al comienzo de mi intervención aclaré que nosotros estamos satisfechos porque cumplimos con el cien por ciento del tope de la ejecución e incluso insistí mucho –vuelvo a insistir por si no quedó claro– en que somos el único Ministerio que además del crédito presupuestal tiene un tope de ejecución. El crédito es la aspiración; el tope es la realidad. Lo que nosotros ejecutamos es la realidad. La realidad es el tope de ejecución. En el DVD entregado a los señores Senadores, que contiene una serie de cuadros, se muestra la información ampliada de todas las Direcciones. Allí queda claro que en todas las Direcciones hemos ejecutado el cien por ciento de lo que estamos autorizados a gastar, que es el tope de ejecución, lo que representa, en términos generales, el 68% del crédito. Esto ocurre desde el año 2000 –no es un invento– y tiene que ver con formas de contabilidad que se usan en el mundo para la obra pública como forma de permitir a Ministerios como el nuestro cierta flexibilidad –que la dan los números generales de la economía y los espacios que se pueden ir generando– en el manejo del presupuesto. Por eso, como nosotros nos estamos acercando al techo no intervenimos en este "espacio fiscal".

A los efectos de que se pueda entender bien, vamos a volver a mostrar los cuadros donde figura cuánto se está invirtiendo. En el sector vial hablamos de U$S 213:000.000, dentro de lo que se incluye las operaciones de la Corporación Vial del Uruguay. En el último cuadro se pueden observar las columnas que muestran la inversión en el sector vial. Como decía, con excepción de 1999, es muy claro que en el resto del período y desde 2007 a la fecha la inversión en el sector vial ha sido altísima en el Uruguay. El mapa que aparece en esta lámina ilustra claramente las intervenciones del Ministerio

en todos los lugares del territorio nacional. Incluso, hay fotos de puentes que evidencian donde estuvo trabajando el Ministerio en 2011; uno de ellos, ubicado en la Ruta 27, que será inaugurado mañana.

Esos son los datos y la descripción de cuánto se gastó en vialidad, más allá de las complementaciones que hará el Director General de Secretaría.

Las preguntas relativas a AFE serán trasmitidas a su Directorio para que dé las respuestas correspondientes, pues este Ente no figura en la Rendición de Cuentas actual ya que, desde el punto de vista constitucional, es un organismo comprendido en el artículo 221 y, por tanto, tiene otro presupuesto y se dirige al Poder Ejecutivo. Con respecto a las inquietudes planteadas por el señor Senador Penadés sobre cuál fue el resultado, está claro que las empresas que hacen obras deben garantizarlas y, por tanto, si algo queda mal tienen que arreglarlo. Eso es así en una obra vial; supongo que en la ferroviaria también ocurre lo propio, pero reitero que todas esas inquietudes serán trasmitidas al Directorio de AFE para que dé una respuesta.

Si la señora Presidenta de la Comisión lo autoriza, cedería el uso de la palabra al Director General de Secretaría, señor Pablo Ferrer, para que conteste todas las alusiones a los distintos Programas, y al ingeniero Jorge Camaño para que haga lo propio con las relativas a la Dirección Nacional de Hidrografía.

SEÑOR FERRER.- Intentaremos responder las consultas en el orden en que fueron formuladas, con la salvedad de las que han sido aclaradas por el señor Ministro relativas a los porcentajes de ejecución y de las que evacue el ingeniero Camaño.

En cuanto a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, la dotación de personal con que cuenta al 2011 –del que se rinde cuentas en este momento; en realidad, su designación se realiza a partir del actual Ejercicio 2012, justamente, porque el artículo de creación de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario comienza a regir el 1º de enero de 2012, por lo que está fuera de plazo– es una encargatura de despacho, que recayó en la persona de la ingeniera Beatriz Tabacco, Directora Nacional de Planificación y Logística. En cuanto a la provisión del resto del personal, a partir de los créditos habilitados desde el 1º de enero de 2012, se está en proceso de llamar a concurso.

En cuanto a la reglamentación de los artículos 185 y 186 de la Ley Nº 18.834, Ley de Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal, Ejercicio 2010, cabe aclarar que no se ha llevado a cabo.

Con respecto al artículo 458 de la Ley de Presupuesto, debo decir que a la fecha no se ha hecho uso de dicha disposición.

En lo que hace a los Coordinadores Departamentales creados por la Ley de Presupuesto, cabe señalar que el proceso de llamado a concurso está en sus etapas finales.

Con relación a las obras de la CVU, en todo caso, se hará llegar el detalle de las ejecutadas en 2011, pues supongo que es lo que interesa considerando que es el Ejercicio del que se está rindiendo cuentas.

SEÑOR CAMAÑO.- Voy a responder dos preguntas: una referida a los dragados en el Paso de Almirón y, otra, a las obras de defensa costera.

Normalmente, la Dirección Nacional de Hidrografía hace los dragados de Paso de Almirón con dragas propias. En el año 2011, se aprovechó para detener el trabajo de la draga 8 –que es la mejor de nuestras dragas– porque estaba en muy mal estado y había que hacerle reformas importantes. Se detuvo casi todo el año y el costo del reciclaje completo fue de US$ 250.000. En este momento la draga 8 está trabajando en La Paloma. Quiero destacar que fue un trabajo interno que se hizo en el Varadero de Carmelo por funcionarios de la Dirección Nacional de Hidrografía. Si hoy tuviéramos que comprar este bien, el valor de mercado sería de varios millones de dólares, pero se ha recuperado y se

ha puesto prácticamente a cero por un cuarto de millón de dólares. Este trabajo nos llevó a suspender las tareas que la Dirección Nacional de Hidrografía hace directamente en Paso de Almirón y a solicitar la colaboración de la ANP en el marco de algunos convenios que tenemos por los cuales intercambiamos obras y equipos. Tenemos otro convenio similar en La Paloma, por el que la ANP se hizo cargo del mantenimiento durante el año 2011 con la draga 7, realizando un dragado importante.

Quiero destacar que el dragado de Almirón es algo así como la tela de Penélope, porque se hacen los dragados, pero se produce una gran creciente y se vuelve a perder buena parte de la profundidad que se había conseguido. La inteligencia nos dice que en esa zona los barcos se tienen que adaptar al río y no viceversa. En ese sentido Ancap lleva la delantera al utilizar barcazas para el transporte de combustible y demás, o sea, barcos más chatos, de menor calado; eso es lo más racional que podemos pretender en esa zona. Sin duda, cuando terminemos con el intenso trabajo que estamos haciendo, tratando de liberar la playa que hay dentro de la rada de La Paloma, la draga 8 va a volver a prestar sus servicios en la zona de Almirón, a partir del año próximo. No obstante, insisto en que debemos generar conciencia en cuanto a que, tanto en las actividades portuarias a cargo del puerto de Paysandú como en las que corresponde a los armadores se deben utilizar barcos de otro tipo en esa zona del río.

De todas maneras, está en marcha en el marco de la CARU, un estudio para todo el dragado del Río Uruguay –del kilómetro 0 hasta Concepción del Uruguay a 25 pies y hasta Paysandú a 20– que va a determinar la rentabilidad y las necesidades de mantenimiento que va a tener este tipo de tareas.

En el año 2011 se dragó con la colaboración de la ANP, con una draga muy grande si consideramos el lugar, porque la draga 7 no era la mejor opción para realizar ese trabajo. Probablemente la mejor opción sea nuestra draga, con la que el año que viene volveremos a trabajar en esa zona.

En lo que hace a las obras de defensa costera y demás, las necesidades son cada vez más crecientes en todo el país. Hay fenómenos geológicos de retroceso de barrancas que se dan en muchas partes. En el año 2011 se gastó fundamentalmente en estudios. Tenemos un convenio marco con la Facultad de Ingeniería, a través de la cual se hizo buena parte de los estudios de La Floresta. Ahora se está licitando el proyecto ejecutivo y se espera que en el año próximo se hagan las obras definitivas de defensa costera y de recuperación de la playa La Floresta. Insisto que en 2011 se hicieron fundamentalmente estudios de consultaría con el Imfia en lo que hace a La Floresta y Parque del Plata –digamos, la zona del Arroyo Solís–, y se terminaron de pagar los estudios de Regulación Hídrica en los Bañados de Rocha.

En el 2011 también se terminó con el estudio completo del proyecto de Itacuruzú que preveía un par de represas de protección de la ciudad de Melo. Con este estudio se determinó que con una de las represas, la del Arroyo Conventos, se aseguraba más del noventa por ciento de la protección necesaria. Tanto para nosotros como para la Dinama queda claro que el tema pasa por una represa en el arroyo Conventos, y que de ese modo se genera buena parte de la solución al problema; entonces, el día que existan los recursos presupuestales necesarios se podrá atacar el problema Itacuruzú.

Esto es lo que se gastó durante este año y como es menos de lo que estaba previsto, se hicieron redistribuciones internas y se destinó dinero para obras portuarias.

En lo que hace a la costa, en el 2011 nos quedamos prácticamente con estudios de consultoría. En el correr de este año estamos desarrollando obras como la protección de la rambla de Colonia, pero como corresponde a la inversión de 2012 no voy a entrar en detalles.

SEÑOR MINISTRO.- Antes de ceder el uso de la palabra al Director Nacional de Vialidad quisiera hacer un comentario respecto a la pregunta formulada sobre la reglamentación de los artículos 185 y 186. Desde nuestro punto de vista, estas disposiciones no requieren reglamentación a tal punto que nos informan desde la ANP que el artículo 186 ya se está cumpliendo. Digo esto a los efectos del

cumplimiento de esta norma, que es algo importante; igual situación ocurre con el artículo 185, que está relacionado con el 186.

Solicito que la Mesa autorice al Ingeniero Lazo a complementar la información correspondiente a las obras de la Corporación Vial del Uruguay.

SEÑOR LAZO.- Señora Presidenta: a partir de la pregunta formulada por el señor Senador Penadés nos corresponde informar que el contrato de concesión entre el MTOP y la Corporación Nacional para el Desarrollo se ejecuta a través de la Corporación Vial del Uruguay. Se trata de un programa de mejora de la calidad de los servicios prestados a los usuarios en más de 1.600 kilómetros; quiere decir que no se trata de toda la red a cargo del Ministerio. Entre las obras correspondientes al año 2011 detallamos, por ejemplo, la culminación de las obras de mejora en el tramo de ruta 5 entre arroyo Malo y arroyo Batoví, con próxima finalización del tramo arroyo Batoví – arroyo Tranqueras, lo que implica un trayecto de 44,6 kilómetros; la ejecución de obras de rehabilitación y puesta a punto dentro de los contratos de mantenimiento por niveles de servicio por aproximadamente US$ 44:000.000 en las rutas 1, 2, 3, 8, 9, 11 e Interbalnearia y el comienzo de la ejecución de los puentes evaluados en el año anterior –2010– a efectos de eliminar puentes angostos en corredores, adecuándolos a las cargas internacionales del Mercosur. En la ruta 8, hay que destacar la adecuación de accesos y ensanche y el refuerzo del puente sobre el arroyo Corrales al que hizo referencia el señor Ministro y, recientemente, la adecuación del puente sobre el río Cebollatí, con lo cual se completa la adecuación del Corredor hasta Villa Sara, restando los puentes del tramo Treinta y Tres – Melo, es decir, Las Piedras, del Medio, Sauce, Convoy, Otazo, Parao y Tacuarí. En ruta 11, tenemos la ejecución del nuevo puente y accesos sobre el río Santa Lucía, al que también hizo referencia el señor Ministro y que en este momento está en construcción. Por otro lado, cabe citar el ensanche y refuerzo del puente sobre el arroyo Tranqueras en ruta 5 –que está en obra–, restando sobre la misma ruta los arroyos Batoví, Sauce de Batoví y Quebrada Grande, con lo que se completaría el corredor. Finalmente, podemos citar la ejecución del Paso Tiraponchos, sobre el arroyo Yucutujá en la ruta 30 –esto también fue comentado por el señor Ministro–, con finalización en el correr de este año. Aclaro que esta obra prácticamente está por culminar.

Se incluyen en el contrato de concesión obras fuera de la malla que están actualmente en ejecución y que pertenecen al Plan Quinquenal Presupuestal. Entre ellas se destacan las obras de ruta 10; el último tramo de la Doble Vía Rambla Canelones; la ruta 20, desde ruta 24 a ruta 3; la ruta 26, en tramos parciales al oeste de Tacuarembó; la ruta 90, en Piedras Coloradas –ruta 25– y, finalmente, los desvíos de tránsito pesado en Nueva Palmira y Dolores, a los cuales hizo referencia el señor Ministro.

Estas obras involucran la ejecución de más de 110 kilómetros en obras de rehabilitación, como decía, fuera de la malla.

A nivel de puentes e intercambiadores, cabe destacar que durante el año 2011 se han evaluado veintinueve proyectos técnicos, algunos de los cuales actualmente se encuentran en ejecución o trámite de adjudicación y otros estarán prontos para realizar el llamado a licitación a partir del año entrante. En ambas categorías se destaca la priorización del ensanche y refuerzo de cuatro puentes en ruta 7, además de algunas cañadas, del intercambiador de la ruta 21 y 55 –obra privada de Montes del Plata–, y de puentes en las rutas 4, 50, 65 y 10, entre otras. Los estudios técnicos se complementaron con la supervisión y el relevamiento de diez empalmes, principalmente en ruta 1, y los restantes en las rutas 3, 5, 10, 15 y 101 con la incorporación, en la mayoría de los casos, de soluciones de rápida implementación. Esto se refiere a soluciones a nivel y no a intercambiadores a desnivel.

Por otro lado, se han elevado anteproyectos para los intercambiadores previstos en las rutas 1 y 2, así como en el *bypass* de la ciudad de Nueva Palmira, además de proyectos de remodelación planialtimétrica, y cambios de clase del pavimento para tramos específicos de las rutas 7, 5 y 3. Dentro de estos intercambiadores se incluye el estudio de tres de ellos en ruta 1: Rosario, Juan Lacaze y Tarariras; dos en los accesos: Camino Tomkinson y Camino Cibils; dos en la ruta 5 que corresponden a la ruta 48 y el anillo perimetral; y tres en la ruta Interbalnearia que estarían en La Floresta, Pinamar y Salinas.

Este es el detalle que se había pedido.

Muchas gracias.

SEÑOR RUBIO.- Debo confesar que me perdí un poco en el detalle, pero me gustaría saber más sobre el caso de la ruta 3, que es una de las que más soporta –ustedes sabrán– la carga pesada que se despliega en el país, lo que es una buena noticia –como decía el señor Ministro–, pero también un problema. ¿Cuáles son las obras en ejecución y las que se prevén de aquí al final de este Período de Gobierno con respecto a la ruta 3?

SEÑOR LAZO.- Todas son obras de mantenimiento –en algunos casos ya se está trabajando, en otros hay licitaciones adjudicadas y en otros todavía están en trámite– y abarcan desde la ruta 1 hasta el kilómetro 465.

En el caso consultado, la obra se licitó en tramos parciales porque los montos son muy grandes. Para que los señores Senadores tengan una idea, el mantenimiento de cada tramo cuesta alrededor de US$ 30:000.000, monto que hay que invertir cada cuatro o cinco años. Además, no todos corresponden a la Corporación Vial, ya que algunos son presupuestales, y el último que está en vías de licitación es el tramo que está al norte de San José y que llega hasta Trinidad.

De todas formas, reitero que el trabajo está previsto para todos los tramos.

Esto se complementa con la obra que se está haciendo en la ruta 24 –que no es paralela, pero sí bastante convergente con la ruta 3–, entre la ruta 2, cerca de Fray Bentos y Palo Solo. Se trata de un procedimiento que en Uruguay no se había hecho antes, aunque es conocido en otros países; me refiero al *whitetopping*, que consiste en una capa de hormigón de entre 15 y 20 centímetros que se pone sobre el asfalto luego de hacer un limpiado de la capa asfáltica para eliminar los desniveles. Esto ya se está haciendo en la ruta 24 –está prácticamente terminado–, desde la ruta 2 hasta la entrada a Nuevo Berlín, y ahora se haría desde Nuevo Berlín hasta Tres Bocas.

SEÑOR PENADÉS.- Me queda claro, señora Presidenta, que hay elementos relacionados al presupuesto de AFE que hay que solicitárselos al Ente Autónomo y no al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Cuando me referí a la obra de la línea férrea Pintado–Rivera, quería saber si la misma se financió con recursos de AFE, lo que sería una cosa, o con recursos externos a ella, lo que sería otra. En ese sentido, el Ministerio debería conocer los montos; quizás, se trata de montos que el Ministerio implementó o consiguió a través de empréstitos internacionales. Insistimos sobre la misma pregunta para saber si esa obra se realizó con recursos propios del presupuesto de AFE; en ese caso, se lo preguntaremos al Ente Autónomo, de lo contario, nos gustaría que el señor Ministro nos respondiera.

SEÑOR MINISTRO.- Los recursos de Rentas Generales se volcaron a AFE, que los utilizó en la primera etapa de la obra Pintado–Rivera. Para la segunda etapa, se está tramitando el préstamo Focem II, Piedra Sola, Algorta y Salto. Focem I está aprobado para la segunda etapa; Focem II, aún no ha sido aprobado.

Las preguntas formuladas con respecto a AFE tienen que ver con la investigación administrativa que se realizó respecto a las obras; obviamente, esas preguntas serán contestadas por AFE. En cuanto a la adquisición de material de segunda mano, también lo contestará AFE. Nos comprometemos a hacerle llegar al Ente estas preguntas para que las conteste; no podemos inventar respuestas en base a información que no poseemos.

SEÑOR PENADÉS.- Me queda claro que el dragado de Paso Almirón se hizo a través de la administración directa; igualmente, me gustaría que se nos informara sobre su costo, aunque se haya hecho con dragas del Estado, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas o de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR MINISTRO.- Nos comprometemos a hacer llegar a la Mesa esa información. Cabe destacar que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no le paga nada a la Administración Nacional de Puertos, sino que es parte del intercambio que realizamos. Sí podemos informar acerca de nuestros costos: cúanto costó en horas hombre, en insumos, combustible, materiales y demás.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muchas gracias.

SEÑOR HEBER.- Es sabido que se ha discutido a nivel nacional sobre el problema vial del país. Incluso, el propio Presidente de la República, cuando hablamos con él nos trasmitió su preocupación sobre las cargas que tenemos debido a la mayor productividad del país, que hace que colapsen las rutas. Si bien este aspecto nos alegra, refleja que padecemos una suerte de crisis de crecimiento que llevó, muchas veces, a hablar de la posible disposición de US$ 350:000.000 para invertirlos en rutas.

Sin perjuicio de que haremos algunas preguntas sobre la Rendición de Cuentas –instancia en la que nos encontramos–, en la ampliación presupuestal no vemos un mayor nivel de recursos para esa infraestructura que, a confesión de parte, no tenemos que presentar prueba. El propio Presidente de la República reconocía la dificultad de obtener más recursos. Incluso, un porcentaje de los nuevos impuestos que se han establecido se destina a las Intendencias Departamentales para, justamente, atender en parte los compromisos de carácter vial.

Entonces, en principio nos gustaría que el Ministro pudiera hacer un comentario de carácter general sobre esta situación. Si se necesitan US$ 350:000.000 más, me pregunto de dónde se van a sacar, ya que en el Presupuesto no está prevista una ampliación presupuestal. Aclaro que estas cifras no las manejo yo, sino que se han dado a conocer públicamente. Creo que es importante que aclaremos estos puntos, a fin de saber cuál es el nivel de inversión que se precisa.

En los cuadros que ha presentado el Ministerio hemos podido observar básicamente obras de mantenimiento. Se trata de obras mediante las cuales, de alguna manera, se procura mantener la infraestructura vial que ya tenemos. Es decir que no se plantean obras nuevas. Sin embargo, hay obras nuevas que se necesita hacer. Por ejemplo, existe un planteo de Intendentes y Alcaldes relativo a la ruta 6, que prácticamente la debemos hacer de nuevo, pues está totalmente deteriorada. Esta ruta comunica el oeste del departamento de Tacuarembó con Durazno y Rivera. Este tema es recurrente, pues ya se ha planteado en otras instancias. El Ministro nos podrá decir que no cuenta con los recursos para hacer dicha Ruta; ahora bien, si esa es la respuesta, cabe preguntarse si no tendríamos que hacer un esfuerzo para hacer obras de infraestructura en zonas que están creciendo mucho en materia agrícola y que necesitan carreteras para sacar una producción que es vital. Justamente, el crecimiento agrícola del país ha llevado a que tengamos que disponer de mayores niveles de infraestructura, no solamente portuaria, aunque también es importante. Como hemos visto, el tren es un proyecto que se está instrumentando, pero a largo plazo y, quizás, lo que nos preocupa es la urgencia por la situación que estamos viviendo. Según el propio Congreso de Intendentes, tenemos una situación de colapso en la infraestructura vial. En este sentido, entonces, quisiéramos que el Ministro nos pudiera decir qué se prevé al respecto. Es decir, ¿se precisan los US$ 350:000.000, o no?

Por otro lado, la ruta 4 –que se reclama desde hace mucho tiempo que se haga a nuevo–, ¿seguirá siendo una materia pendiente en el Uruguay? Esta ruta empieza en Artigas y atraviesa casi diagonalmente el país hasta la Represa de Baygorria. Este es un viejo reclamo, que tiene que ver, además, con una zona agrícola importante. Entonces, quisiera saber si es imposible construir esta ruta, es decir, si no estamos en condiciones de hacerla. Quizás se trata de una inversión de la que no tenemos retorno, en materia de transporte y desarrollo productivo, que la justifique y ese puede llegar a ser un argumento, pero nos gustaría conocer la visión del Ministerio en ese sentido.

En cuanto al mantenimiento, observamos que hay esfuerzos del Ministerio, pero nos da la sensación de que esto es notoriamente insuficiente y que la Cartera necesita mayores recursos para atender estas obras. Por ejemplo, un puente muy importante y necesario –lo que también es un viejo reclamo– es el que está sobre la Ruta 27 –cerca de Moirones–, que conozco muy bien porque fui Diputado por ese Departamento y, además, lleva el nombre de nuestro padre. Necesitamos una inversión muy grande en el país en materia de puentes. Si bien nos dijeron que hay algunas obras en ejecución, deben destinarse mayores recursos para puentes porque son muy peligrosos; en la Ruta 8

se ha buscado ensanchar muchos de ellos. Creo que la inversión es mayor. ¿El Ministerio no precisa más recursos? ¿Qué visión tiene sobre el tema? ¿Cuántos puentes presentan dificultades y deben ser arreglados? ¿Cuánto dinero hay que aportar? Hago estas preguntas para saber qué tan lejos estamos de los objetivos. Por ejemplo, tenemos la situación de la Ruta 1 a la salida de Colonia. ¿Qué está pasando, que no terminamos la obra?

Por tanto, nos gustaría recibir un comentario del Ministro sobre el futuro en esta materia y que nos diga que se está precisando tanto dinero para mantenimiento y que habrá equis cantidad de puentes nuevos. Simplemente, queremos saber qué tan lejos estamos. Hoy tenemos un presupuesto de gastos de 11.100:000.000 y los ingresos son 10.500:000.000. Este es uno de los presupuestos más importantes que hemos tenido en nuestra historia, lo cual nos alegra, pero creo que no estamos privilegiando ni priorizando la infraestructura. La discusión sobre la prioridad que el Gobierno tiene en esta Rendición de Cuentas la daremos en el Plenario y no en este momento pero, ¿no hay retorno de estas inversiones? ¿No crece más el país en función de las inversiones que se hagan en seguridad vial, en mantenimiento, en mejores puentes y rutas? Por tanto, me gustaría recibir un comentario en general sobre estos temas, que no son propios de la Rendición de Cuentas, pero hacen al futuro del país.

Por otra parte queremos saber por qué el Ministerio, después de haberse aprobado en diciembre del año pasado la Ley Nº 18.878, sobre el Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Suburbano de Pasajeros, no la ha reglamentado, aun cuando en su artículo 20 se expresa que el Poder Ejecutivo lo hará dentro de los 30 días de su promulgación. ¿Qué ha sucedido? ¿Hay alguna dificultad? No se ha reglamentado la Ley y el artículo 20 es muy claro. Se ha comentado que hubo empresas que estaban esperando el subsidio que surgía de dicho Fondo de Financiamiento del Transporte Colectivo Suburbano de Pasajeros.

SEÑOR MINISTRO.- Este tema está en el Banco Central.

SEÑOR HEBER.- No está reglamentado; que yo sepa, todavía no lo está. Si ya está terminado, ¿dónde está?

SEÑOR MINISTRO.- En el Banco Central.

SEÑORA PRESIDENTA.- No dialoguen, por favor.

SEÑOR HEBER.- Se señala que el tema está en el Banco Central; ¿se les comunicó a las empresas la reglamentación? Si se mandó la comunicación, esto fue hace menos de diez días, pero la ley fue aprobada el 27 de diciembre de 2011 y su artículo 20 habla de treinta días después de su promulgación. No quiero discutir por qué se demoró; alguna razón habrá o encontraron alguna dificultad para no reglamentar la ley, pero esta se votó urgentemente el 27 de diciembre.

Quisiéramos hablar sobre los Anexos de la Rendición de Cuentas, en los que figura –en la página 218– un informe económico financiero: el Cuadro de Inversiones. Allí se observa que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas experimentó una disminución, a valores reales, de 16% en el año 2011 respecto a la ejecución del año 2010. Quiere decir que estamos hablando de una caída de 16% de las inversiones entre los años 2010 y 2011. ¿Por qué estando –a nuestro juicio– el 50% de las rutas nacionales en mal estado, a valores corrientes y con una inflación del 8%, se ejecutaron unos $ 404:000.000, lo que representa unos US$ 20:000.000 menos, que se traducen en un 16% de disminución real? ¿Qué fue lo que pasó? ¿Hubo momentos en los que no se pudo ejecutar? ¿Existió algún inconveniente? Quiero señalar que estamos refiriéndonos a un cuadro de información elaborado por el propio Ministerio.

Finalmente, quiero mencionar que hubo un incremento en la recaudación de US$ 565:000.000 –esto nos alegra– porque se pagó más por parte de la gente. Ahora bien, esto se gastó en sueldos y en gastos de funcionamiento, mientras que solamente US$ 1:000.000 se destinó a inversiones. ¿No era momento para que el Ministerio, frente a este aumento de la recaudación, pensara en una mayor asistencia a la infraestructura vial para poder resolver el problema que representa el hecho de que, a

nuestro juicio, el 50% de las rutas nacionales estén en mal estado? ¿No era oportunidad para que se conversara con el Ministerio de Economía y Finanzas a fin de que esos US$ 565:000.000 no se destinaran a gastos de funcionamiento –que me da la sensación que implican más burocracia– ni a salarios y, ya que no existía compromiso respecto a ese dinero, se lo pudiera asignar a infraestructura para poder recuperar –repito– lo que, a nuestro juicio, es el 50% de rutas nacionales en mal estado?

Estamos hablando, por ejemplo, de la Ruta 26, que es clave para el país porque lo cruza horizontalmente y comunica, básicamente, a Salto y Paysandú –a toda la costa del litoral– con Cerro Largo. Considero que esta ruta es muy importante y se nos habla de que tiene un deterioro muy grande. Además, estamos pensando en la Ruta 31, que comunica Salto con Tacuarembó y que va más al norte que la 26, pero que también es clave –la transitamos hace poco tiempo– y está en muy mal estado, presentando muchas dificultades para el tránsito. ¿No es necesario comunicar transversalmente al país? Al registrarse un aumento de la recaudación como el que estamos hablando, de US$ 565:000.000, ¿no es factible invertir en obras que comuniquen no siempre de norte a sur al Uruguay sino horizontalmente, es decir, del litoral hacia el este?

Nos gustaría escuchar algún comentario del señor Ministro acerca de estas inquietudes para ir formando nuestras opiniones sobre lo que son los temas prioritarios, en uno de los presupuestos más importantes de la historia del Uruguay, porque hay recursos –lo que nos alegra–, pero advertimos que no se gastan adecuadamente o según la prioridad que, a nuestro juicio, debe tener el aparato productivo nacional.

SEÑOR MINISTRO.- En primer lugar, quiero decir que soy parte del Gobierno y que no voy a hacer lo que siempre critiqué cuando estaba en la oposición. Me refiero a que algunos Ministros que acordaban en el Gabinete cómo se distribuía el Presupuesto, venían al Parlamento a pedir más recursos, de forma tal que quedaban bien con todo el mundo. Soy parte del Gobierno, aprobé la distribución de los recursos y sus prioridades: más fondos para la educación y la salud, la eliminación de la indigencia, la reducción de la pobreza y mayor erogación en infraestructura en niveles que, sumados, van a significar que en el quinquenio el total de inversión vial supere los US$ 1.100:000.000. Esta cifra no se alcanzó nunca; sumamos lo que se ha invertido en Uruguay en todos los quinquenios con recursos presupuestales, la Corporación Vial del Uruguay, lo que se le aporta a las Intendencias para caminería departamental y rural, etcétera. ¿Se puede pedir más? Sí, siempre se puede pedir más, pero el Gobierno instrumentó un Impuesto a la Concentración del Inmueble Rural para financiar la caminería rural y poco menos que entramos en una crisis. Estamos hablando de ayudar a la caminería departamental; son 50.000 kilómetros, la mayoría de ellos en balasto y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tiene que ver, pero la red vial es una sola. También estamos esperando que Finsa termine de firmar el convenio con la Intendencia de Rivera para aportar US$ 1:500.000 en mezcla asfáltica. La Intendencia, el Ministerio y el sector privado harán un esfuerzo conjunto para hacer 15 kilómetros de caminería rural en carpeta asfáltica. Resalto esto –y suerte que vino el Senador Viera, que no me deja mentir– porque debe ser uno de los pocos ejemplos donde el sector privado, que se beneficia de la infraestructura, está aportando dinero para la obra. También se ha hablado del pago por uso y eso se está estudiando. ¿Los señores Senadores creen que cuando se instaure, para conseguir esos miles de millones de dólares que se necesitan para las obras, alguien va a decir alegremente que va a ayudar? Ya ha habido sectores que han señalado todo lo que aportan, tratando de que no se les cobre ni un peso más, pero los recursos de algún lado salen. No comparto que se le quite recursos a la salud, a la educación ni a la seguridad, para volcarlos a la infraestructura. Todos los que hemos estado en el Gobierno sabemos que no hay recursos para todos y que no aparecen mágicamente. Debemos sacar algunas conclusiones. Alguien puede decir que 2000–2004 fue un período de crisis y está bien; lo acepto, pero sumemos los otros períodos y no vamos a llegar a estas cifras, a pesar de que la revolución productiva ya estaba en marcha. Digo esto porque ¿cuándo se aprobó la Ley de Forestación? En ese momento se pensó en plantar, pero no en la infraestructura.

En cuanto a lo que se señala de la obra nueva, quiero decir que el señor Senador Heber no habla de obra nueva, sino de rehabilitaciones. Obra nueva es hacer algo donde no hay nada como, por ejemplo, el desvío del tránsito pesado en Pando, el desvío del tránsito pesado en Dolores –que inauguramos ahora–, el Anillo Perimetral, la Ruta 55 hacia Conchillas, todo lo que se hizo y se va a hacer en Nueva Palmira y Carmelo, y los nuevos accesos al Puerto de La Paloma. Por supuesto que una obra como la de la ruta 6, que es una gran rehabilitación, puede tener alguna corrección de trazado. Ahora estamos tratando de obtener recursos para culminar la ruta 8 entre Treinta y Tres y

Melo porque alguien la terminó en Treinta y Tres, como burlándose de Cerro Largo; les dejó el peor camino: entró 10 kilómetros después de Treinta y Tres y, a partir de allí, sigue con tratamiento bituminoso. Entonces, reitero, estamos tratando de conseguir los recursos para corregir esa diferenciación y discriminación dentro del territorio. Estas no son obras nuevas sino rehabilitaciones, pero si incluyen corrección de trazado ya estamos hablando de otra cosa. En este sentido, alguien me podrá decir: "¿Por qué no el ferrocarril con doble vía?" y, en realidad, a mí me encantaría; también me podrán preguntar "¿Y por qué no eléctrico?", lo que me gustaría mucho más, pero estas son cosas que son imposibles de practicar. Ahora bien, US$ 1.200:000.000 en la infraestructura nacional no es poco dinero.

En cuanto a los puentes quiero señalar que ya mostré las fotos que figuran en el libro que entregamos a los señores Senadores –pues la fotografía permite mostrar qué es lo que se está haciendo ahí– y de todos los puentes que estamos interviniendo. Solo el de la ruta 11 sobre el río Santa Lucía –cuya ejecución tiene que tardar un par de años más–, sale US$ 13:000.000 porque los puentes hay que pensarlos con los accesos. En el día de mañana se va a inaugurar el puente del río Yaguarí, en la ruta 27; el puente sobre el arroyo Tiraponchos cuesta US$ 6:000.000; el "puentecito", como dice la gente, sale US$ 1:000.000. Ahora bien, nosotros estamos priorizando los corredores internacionales. Es por ello que todos los puentes de la ruta 8 van a tener los ensanches para que se cumpla con el objetivo de corredor internacional.

Entonces, ¿qué es lo que hemos logrado? Nosotros no sentimos la necesidad de acceder a ese espacio fiscal del que se habló porque acercándonos al crédito –insisto que nosotros tenemos el tope, que es la realidad, y el crédito, que es la aspiración–, no precisamos ninguna ley especial. En este sentido, para el año que viene estamos autorizados a gastar $ 7.329:000.000 y, entonces, tenemos que acercarnos a ese crédito. Pero ¿somos tan ortodoxos que si no nos acercamos por la vía presupuestal nos enojamos y no hacemos nada? No, nosotros vamos a acercarnos por la vía que sea, la presupuestal y la extrapresupuestal, ya que al ciudadano lo que le importa es la obra concreta y no si viene registrada por el Presupuesto Nacional, por la Corporación Vial del Uruguay o por la participación público privada. ¿Quieren saber los señores Senadores cuál es mi respuesta en cuanto a si desearía más crédito? Mi respuesta es: Sí, desearía más, del mismo modo que lo querrían los Ministerios de Educación y Cultura, de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, y todo el país. A la pregunta de si nosotros vamos a hacer lo mejor con estos recursos respondemos que sí, que vamos a hacer lo mejor porque estamos demostrando que ejecutamos el cien por ciento de lo que tenemos autorizado para inversiones y porque estamos en un promedio de US$ 200:000.000 al año, que se viene ejecutando desde el año 2007. Además, voy a citar lo que dijo un Ministro de Transporte y Obras Públicas de Puerto Rico en cuanto a las obras nuevas frente a los mantenimientos: "Tenemos un estado de red terrible. ¿Saben por qué? Porque los Ministros prefieren obra nueva, porque el mantenimiento no da caché, no luce". Lo primero que le dijimos a los equipos técnicos de la Dirección de Vialidad fue que íbamos a tener que hacer que los mantenimientos dieran caché, porque si pensamos en la vanidad del Ministro inventamos obras nuevas; eso se puede hacer en todos lados. Sin embargo, el problema no solo es hacer obra nueva, sino que hay que mantenerla y lo que hoy precisamos es hacer mantenimientos. La obra nueva va a estar dirigida a la iluminación, a los cruces elevados, es decir, que tiene más que ver con la seguridad vial que con la infraestructura. Vamos a hacer mantenimientos y a tratar de que la población uruguaya se sienta orgullosa de ellos. ¿Dónde está la prioridad de estos mantenimientos? Donde hay más tránsito. Para el proyecto de participación pública privada hemos planteado un estudio profundo porque estoy convencido de que si las empresas no tienen una perspectiva de 20 años de trabajo, no se instalan en el norte del Río Negro. Los que han tenido que administrar los departamentos al norte del Río Negro saben que allí la obra pública sale más cara que en los departamentos del sur, porque las empresas tienen que mover su maquinaria hacia donde no hay mucha obra ni seguridad y, entonces, trasladan esos costos. Las mallas que planteamos incluyen las rutas 3 al norte, la 30, la 31 y la 4; creemos que ese conjunto de obras se pueden hacer por PPP porque hay proyecto, ejecución, mantenimiento por 20 años. Por su parte, la ruta 26 hay que hacerla toda. Antes que la ruta 4, que es muy importante, y que la ruta 14, que es más importante, tenemos que culminar las obras de la 26, donde se está trabajando –no es cierto que no estemos haciéndolo– y haciendo mantenimiento. Ahí sí hay que hacer una rehabilitación profunda, pero eso supone muchos millones de dólares.

Hace unos días, en un programa que trasmitía un canal de televisión en Maldonado, se nos decía que había que hacer doble vía –sería una obra nueva– en las rutas 9 y 8, y yo pensé: ¡qué fantástico! Pero resulta que el periodista, que estaba frente a algunos Diputados de diferentes

partidos, no decía cómo lo íbamos a financiar. En un ratito, el periodista, alegremente, había gastado US$ 1.300:000.000, sin decir cómo. Y cuando a la gente le dicen eso, piensa: ¡qué lindo; qué razonable; estaría perfecto! Y para mí también, pero el tema es ver cómo se financia.

Hay prioridades y nosotros las definimos en el Plan Quinquenal, y son bien claras. ¿Cuál era el objetivo del Ministerio para el quinquenio? Tener una adecuada conectividad entre las unidades de producción y las terminales de entrada y salida de esos bienes y servicios. Dentro de ese objetivo del quinquenio hay tres prioridades: la accesibilidad a puerto –por eso concentramos las obras en Nueva Palmira, La Paloma y Montevideo y ahora tenemos todo el desarrollo de la Hidrovía Uruguay-Brasil–, las rutas del grano y la madera –nos abocamos a las Rutas 24, 21 y a todas las que convergen en Fray Bentos y luego en Conchillas y Nueva Palmira– y la seguridad vial. Esas son nuestras tres prioridades y con eso nos sentimos satisfechos; eso fue lo que votó el Parlamento como parte de nuestro Plan. Si observamos nuevamente el mapa, veremos que estamos interviniendo en todo el país. Además, hay algo que ha pasado inadvertido: si pudiéramos disponer de US$ 1.000:000.000 por año –algo ilusorio–, igual no tendríamos empresas de aquí ni de la región que pudieran llevar adelante esas obras. Hoy Brasil tiene un desarrollo en vialidad e infraestructura muy grande. Entre otras cosas, en el futuro inmediato tiene la organización y realización del Mundial de Fútbol y en el 2016 las Olimpíadas y, además, está viviendo una revolución productiva; en Argentina el panorama es similar. Además, hay empresas uruguayas que están trabajando en nichos de mercado de Brasil. Estamos en un momento de plenitud y lo que hay que hacer es priorizar de acuerdo a objetivos prestablecidos; en función de eso, estamos interviniendo en puentes y demás.

La ley de fideicomisos suburbano se reglamentó en febrero de este año –estamos hablando del Decreto Nº 37 de 2012– y se empezó a trabajar sobre el contrato, que tuvo idas y venidas porque queríamos proteger los intereses del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. No queríamos que la Cartera asumiera compromisos que no debía asumir y, además, creo que convencimos a las empresas de protegerlas de lo que podrían ser beneficios extraordinarios que pudiera tener el fiduciario. Firmamos el contrato el 6 de agosto con las empresas; supongo que quienes lo suscribieron en nombre de ellas les habrán informado a los propietarios –si no, vamos a tener un problema muy grande– que procedieron a la firma del contrato del fideicomiso.

SEÑOR FERRER.- Voy a hacer, simplemente, una precisión.

Se confunde –y lo han hecho las empresas, en reiteración real– el fideicomiso de administración, reglamentado por el Decreto Nº 37/2012, de 8 de febrero de 2012, con el fideicomiso financiero, que refiere a la transformación de los fondos que están en un fideicomiso de administración en un fideicomiso financiero. En definitiva, en el fideicomiso de administración el Ministerio actúa como fiduciario y por mandato de este establece el fideicomiso financiero. Son dos etapas distintas de un proceso que está vinculado. Hoy, luego de que el fideicomiso financiero fuera calificado con Triple A por la Consultora Fitch, el Banco Central está culminando los procesos de su aprobación. Digo esto para precisar que son elementos distintos y que todavía no se ha culminado la etapa de transformación de ese fideicomiso en un fideicomiso financiero y que eso fundamentalmente es responsabilidad de las empresas que contrataron el estudio jurídico y tomaron las decisiones. Además, en algún momento el Ministerio hizo fuertes observaciones jurídicas en defensa de sus intereses y de los del Estado en general sobre algunos aspectos del contrato de fideicomiso, por los compromisos y las responsabilidades que en la letra de ese fideicomiso se pretendía asumiera el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en nombre y representación del Estado y no en condición de fiduciario o, por decirlo de otra manera, de mandado obligado por las empresas en su carácter de administrador de un fideicomiso de administración.

Esa es la situación y próximamente el Banco Central terminará su intervención.

SEÑOR LAZO.- Respondiendo al señor Senador Heber, quiero explicarle que los contratos que vulgarmente se llaman de mantenimiento no son solo de mantenimiento, sino que son de rehabilitación y mantenimiento. A veces se piensa que mantenimiento se refiere al peón que saca a pala asfalto y tosca de un camión. No es así; lo primero que se hace en una ruta –como se va a hacer al norte, en la Ruta 3– es la rehabilitación, que implica un ensanche de plataforma. Es decir que aquellas carreteras de seis metros pasan a tener 7,20 metros. Segundo: es necesario un recargo de tosca de unos 20, 25

o 30 centímetros, porque se ahuella. Ahí cambia totalmente la ruta, porque ese es un problema de base. Entonces, eso hay que sacarlo y reponerlo en el espesor adecuado. Luego, no en todas, pero en general se cambia lo que se llama estándar. Si la ruta tenía un tratamiento bituminoso, que es una obra que recibe un mantenimiento permanente o cambio a los seis o siete años, hay que ver si lleva carpeta asfáltica. Las obras llevan cinco años y de ahí en adelante se hace mantenimiento; por ejemplo, de las banquinas que se hicieron nuevas porque se ensanchó la plataforma. Es todo un trabajo que además implica mejoras del perfil vertical: cuando tiene muchas subidas y bajadas, se bajan las subidas y se levantan las bajadas, o si hay muchas curvas, se rehabilitan.

En el caso de los puentes, por ejemplo, en el año 2011 se trabajó en nueve de ellos. Esto no quiere decir que se trabajó solo ese año; no es así, porque los trabajos en un puente pueden llevar de 18 a 24 meses. Estamos hablando de puentes nuevos, de ensanches para llevarlos a 7,20, como quedan las carreteras, y de capacidad de carga establecida por el Mercosur: 45 toneladas. Además, aunque se tratara de un puente que se construyera en el mismo lugar, se cambian totalmente los accesos. Por ejemplo, en el puente de Moirones se sacaron totalmente las curvas de entrada y salida. Es decir que se ingresa a un puente nuevo más ancho, sin curvas o con curvas suaves a la entrada y salida.

En el caso del puente de la Ruta 7 sobre el arroyo Sauce –en el que sucedió una desgracia hace quince días–, debo aclarar que ya está licitado y se va a hacer nuevo, de 7,20 metros de ancho, con vereda y defensas de hormigón; además se modifican los accesos y las curvas correspondientes.

Muchas veces se habla en forma abreviada y se dice “mantenimiento” cuando en realidad se trata de rehabilitación y mantenimiento, de la misma manera que en los puentes es “ensanche y refuerzo”. O sea, algunas veces queda una parte del puente, por ejemplo las fundaciones, pero se modifica toda la superestructura.

Era lo que quería aclarar.

SEÑOR MINISTRO.- Pido autorización a la Presidencia para que nuevamente haga uso de la palabra el Director General de Secretaría, señor Pablo Ferrer, a los efectos de aclarar lo relativo a las diferencias 2010-2011.

SEÑOR FERRER.- Respecto al cuadro de la página 218, que figura como “Informe económico-financiero. Exposición de Motivos”, cabe precisar –a los efectos de la versión taquigráfica– que no es del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ese el motivo de que nos costara mucho ubicar la referencia que se nos daba.

En ese informe figura un crédito total de inversiones –ejecutado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas– en 2010 de $ 4.555:000.000, y en 2011 de $ 4.151:000.000. La ejecución del año 2011 corresponde al 100% del tope de ejecución presupuestal del Ministerio de Transporte y Obras Públicas establecido en la Ley Nº 18.719, Presupuesto Nacional Período 2010-2014. A diferencia de ello, la ejecución de $ 4.555:000.000 en 2010 implicó una sucesión de incrementos de topes de ejecución que se logró obtener a lo largo del Ejercicio, el último de ellos con un impacto significativo. En definitiva, eso hace que la cifra de 2010 sea mayor que la de 2011, que fue de US$ 26:000.000, por un subsidio extraordinario que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas volcó a la CVU sobre el mes de noviembre de 2011 para obras cuya ejecución real se hizo a partir del Ejercicio 2012. En concreto, si mal no recuerdo, las primeras obras se iniciaron en mayo de 2011 y su ejecución culminará en abril de 2013. A ello obedece que en las columnas que se ven reflejadas en la lámina, la de 2010 esté por debajo de la de 2011, porque aparece la obra impactada y no la ejecución presupuestal. Como la parte que hace a la CVU no está incluida en la ejecución de la DNV sino cuando la Corporación ejecuta obra, la columna de 2011 es mayor que la de 2010. En definitiva, esa es la explicación de ese impacto decreciente que se observa en el cuadro de la ejecución de créditos presupuestales, y no en el de obras.

SEÑOR HEBER.- Quiero hacer una consideración general.

No entiendo muy bien por qué si la actitud de la oposición es entender que el país ha crecido y se han deteriorado las rutas, el señor Ministro la toma como si estuviéramos haciendo un mal cuestionamiento a la ejecución. Le pedimos que nos dijera algo así como: "Miren, esto se está deteriorando por el uso. No tengo recursos", pero salió con el tema de la educación y de la salud, que opta por el Gobierno, que él es parte integrante de un Gobierno con el que está de acuerdo. Esa no es la discusión que queremos tener hoy; lo que pretendíamos del Ministro era que nos proyectara el país de las dificultades. El presupuesto para los cargos de confianza, los cargos imprescindibles y los cargos de Secretaría se ubica en US$ 63:000.000 por año. Entonces, no tenemos por qué sacarle recursos a la educación; basta con sacarlos de los cargos de particular confianza, porque el kilómetro de ruta nueva sale un millón de dólares. Ahora bien, vemos que el Ministro no aceptó nuestra invitación; el Ministro prefirió dar un discurso político antes que decir: "Miren: el país tiene estas dificultades. No es un tema de esta Administración, de la otra o de la otra; hay un crecimiento, un desgaste, hay que hacer una inversión, y tenemos estos problemas". Nadie está pidiendo que se haga doble vía en la Ruta 8 ni en la Ruta 11; estamos pidiendo que se nos diga cuáles son las dificultades y los recursos que se precisan y cómo podemos ayudar para que esa infraestructura pueda estar pronta. Pero el señor Ministro no entendió esta invitación y no vamos a insistir en ello. Creemos que eso ayudaba a elevar la discusión sobre reproches, a la que parece que el señor Ministro es tan afecto.

Nada más.

SEÑOR MINISTRO.- Señora Presidenta: a una intervención política respondo con conceptos políticos. Lo que hace el Gobierno es decir –y esta es una de las definiciones que existe a nivel de la política– cómo distribuye los recursos, siempre escasos, con que se maneja para gobernar. Esta es una definición viejísima de Ciencia Política respecto de lo que es la política. No digo esto porque esté enojado ni nada de eso; no me quejo de la realidad. Es más, disfruto de nuestra realidad, de un país que está progresando y que tiene una revolución productiva. Nosotros establecimos metas muy claras a partir de ese dato objetivo de una producción que viene creciendo en un mundo en crisis; y, por lo tanto, no creemos que el viento internacional venga de cola y nos esté empujando. Cuando el viento viene de proa, el Uruguay sigue avanzando, y esto significa que algo debemos estar haciendo bien para que las cosas estén ocurriendo de esta manera. Entonces, mediante estos recursos estamos llegando a los niveles que hemos establecido para dar satisfacción a la demanda. No tenemos la lectura respecto del estado general de la red, pero no vamos a entrar en esa discusión porque haremos otras mediciones.

Cuando hablamos del estado general de la red nos referimos a la red que más se usa y a la que se emplea menos, por lo que también habría que medir cuál es el estado de la red de mayor uso, que es la que tiene que ver con los tres objetivos que hemos definido: accesibilidad al puerto, rutas de grano y rutas de la madera ¿Por qué hacemos referencia a las rutas de grano y madera? Porque eso es lo que más se transporta. En el Uruguay se transportan 20:000.000 de toneladas, de las cuales 16:000.000 corresponden a grano y madera. Por eso decimos que aquí hay una prioridad y sabemos por dónde van esos tránsitos.

Por otro lado, estamos generando instalaciones a nivel portuario, pero esto tampoco se tomó en cuenta. ¡Y vaya si estamos sufriendo algunas incomprensiones en este sentido! En el caso de La Paloma estamos haciendo instalaciones portuarias –hemos promovido una Comisión interministerial para discutir por dónde va a salir el resto de la madera a la región este– a fin de que salgan 250.000 toneladas anuales por este puerto. Esto representa 10.000 camiones menos por año, lo cual tiene un impacto tremendo en las rutas. Entonces, estamos promoviendo también el desarrollo portuario nacional para que haya cabotaje a los efectos de utilizar menos las rutas; estamos haciendo innumerables esfuerzos para rehabilitar el ferrocarril –que transporta la carga de muchos camiones– y mejorar la logística, no en contra del camión porque no va a haber un descenso de transporte por este medio, sino para que los otros modos de transporte capten el crecimiento productivo y ayuden a llevar la carga de las unidades de producción a las terminales de salida. No estamos enfocados exclusivamente en la vialidad. Los recursos son siempre limitados y las opciones de política que toman los gobiernos establecen cómo se distribuyen. Precisamente, eso se estipuló en el Presupuesto Nacional y en las Rendiciones de Cuentas solo se pueden realizar determinados ajustes. Las discusiones que damos y las estrategias que seguimos para obtener más o menos recursos demuestran que comprendemos que no jugamos solos en el mundo del gobierno y sabemos que el país tiene que avanzar en forma coordinada. Días pasados el señor Ministro de Ganadería, Agricultura

y Pesca hizo comentarios en la Asociación Rural del Uruguay sobre los avances en el campo, pero también expresó que no hay desarrollo sin inclusión social. ¿Por qué dijo esto? Porque es un Ministro que también comprende que no hay que tener en cuenta únicamente a su sector para el desarrollo del país. En realidad, pongo pasión en mis expresiones porque vengo de esta Casa y soy así, pero no porque esté enojado o quiera eludir ningún debate. Precisamente, lo que le proponemos a la Nación tiene que ver con ser parte de un colectivo e integrar un gobierno que fijó prioridades; luego la ciudadanía juzgará si están bien o mal establecidas, pero creo que esta sabe que todo no se puede hacer. Cuando la ciudadanía administra a su familia sabe que todo no se puede alcanzar, que debe distribuir los recursos con los que cuenta y los que puede obtener, y establecer prioridades. Estas son nuestras prioridades.

¿Qué otras cosas estamos tratando de promover? Una mejora de la productividad. En realidad, la productividad en el Uruguay creció un 4% y en el sector de la construcción descendió un 1%. Nos comunicamos con la Cámara de la Construcción del Uruguay y le manifestamos que teníamos un problema: ¿cómo era posible que con pleno empleo y trabajo por doquier hubiera disminuido la productividad en ese sector? ¿Qué está faltando? Innovación, nuevas tecnologías, etcétera y todo eso realmente cuesta mucho. Recién el ingeniero Lazo hacía referencia al *whitetopping*, que es una tecnología novedosa en el Uruguay pero que ya se está empleando en otros lugares. No crean que fue fácil instalarla; hay resistencia a probar lo nuevo porque, frente a la posibilidad de que la tecnología falle, se piensa: "más vale malo conocido que bueno por conocer". Inclusive, hemos tenido dificultades para hacer algunas mediciones. Sin embargo, había que ensayar una nueva tecnología para una ruta destinada a la madera, con un tráfico de densidad superior al de la ruta 3 –por allí circula toda la madera que se envía a Botnia– porque, de lo contrario, tendríamos que realizar mantenimientos que duran cada vez menos. Hay que probar la aplicación de hormigón por encima del asfalto como una nueva tecnología. Cabe acotar que estamos promoviendo el desarrollo de nuevas técnicas, pero las empresas están adaptadas a ciertas tecnologías y no tienen tanta flexibilidad como para innovar, porque los que invirtieron en carpeta asfáltica no tienen posibilidades de responder con hormigón y los que tienen exclusivamente hormigón no tienen manera de utilizar carpeta asfáltica. Esto también es parte del problema de la escasa innovación e investigación, pero tenemos que abordarlo junto con el sector privado. A su vez, debemos hacer los controles cada vez más a distancia y en forma mecanizada.

Personalmente siento que estamos recorriendo el mejor camino y que al final del período el patrimonio vial va a estar en el nivel adecuado que todos queremos. Insisto en que tenemos que concentrar los esfuerzos –y esa es una definición de política– en los mantenimientos y no en las obras nuevas. Todos los estudios dicen que tenemos una de las redes viales de mayor densidad de América Latina. No hay grandes problemas de comunicación. Administramos 8.740 kilómetros, pero si los señores Senadores observan el mapa inicial y ven cómo están distribuidos, advertirán que abarcamos todo el país sin dificultad. Incluso, la densidad de nuestras redes viales –que se observa en color rojo en la diapositiva– es envidiada por muchos países. Por lo tanto, teniendo en cuenta las prioridades, diría que plantearse la obra nueva frente a la rehabilitación de lo que ya está es un acto de mala política y mala gestión, porque la única obra nueva que se requería era el anillo perimetral –que ya se hizo– y los desvíos de tránsito pesado; eso implica sacar camiones de dentro de las ciudades. Después hay que tomar la decisión de prohibir hacer casas al lado de las rutas, cosa que no es fácil porque la ruta valoriza el terreno en el negocio inmobiliario.

No voy a generar ningún titular –a eso le rehúyo– que implique que este Ministro se apartó o tiene alguna disconformidad con su Gobierno. Si así fuera, no estaría acá, ya me hubiera ido. Por eso respondí de esa manera, con la pasión que me caracteriza y la facilidad que me da el hecho de conocer desde hace muchísimos años al señor Senador Heber, con el cual intercambiamos nuestras ideas muchas veces, creo que desde el año 1984; recuerdo que en 1985 él ingresó a la Cámara de Representantes. Por estas razones puede haber parecido muy apasionada mi respuesta, pero soy del mundo de la política y creo entender esas claves.

SEÑOR BARÁIBAR.- He pedido la palabra para realizar algún comentario acerca de la intervención del señor Senador Heber, pero creo que la respuesta que ha dado el señor Ministro prácticamente lo torna innecesario.

De todas maneras, me gustaría hacer alguna precisión acerca de las claves de las respuestas. El señor Senador Heber se sintió molesto, dolorido o un poco de cada cosa por la respuesta que le dio el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas cuando planteó la limitación de recursos y, al mismo tiempo, la interrelación de su asignación. A esto el señor Senador dijo: "¿Por qué me contesta con eso, haciendo política?", pretendiendo decir que estaba haciendo política para él, para mí y para todos los que estamos acá, como algo casi peyorativo. Continuó diciendo que hacía política y no le contestó técnicamente como debería haberlo hecho, pero lo que pretendió decir fue que quería una respuesta estrictamente ajustada a la referencia del tema. Yo le quiero decir con toda claridad al señor Senador Heber que lo que él hace…

(Intervención del señor Senador Heber que no se escucha.)

–¡Señora Presidenta, concédale la intervención para que me conteste!

Quiero decirle que lo que él hace es política, es la política que practica su partido. No voy a hablar del otro partido porque ha estado callado.

(Hilaridad.)

(Dialogados.)

SEÑOR GALLINAL.- ¡Ha estado callado y mal callado!

SEÑOR BARÁIBAR.- ¡Eso lo sabrán ellos! Pero usted no tiene por qué estar enmendándole la plana al otro partido histórico, con el cual están en conversaciones.

SEÑOR HEBER.- ¡No señale con el dedo!

SEÑOR BARÁIBAR.- Lo que quiero decirle es que la política que ustedes vienen desarrollando es la de no globalizar, no mirar el proyecto sino cada caso, cada situación concreta en lo que tiene que ver con la seguridad, la educación, la salud y cada aspecto independientemente. ¡No están vinculadas! ¿Por qué cada una? Esa es la mejor técnica que les sirve a ustedes, pero no es la nuestra y ya nos encargaremos de ir mostrando que no es la correcta. Sucede que los recursos son escasos y la política de asignar responsabilidades tiene un solo objetivo, que es hablar de la ineficacia del Gobierno. ¡Ese es el gran objetivo que tienen entre manos!

SEÑOR GALLINAL.- ¡No atribuya intenciones!

SEÑOR BARÁIBAR.- No es que haya pocos recursos y los que faltan no se los asigna a esto porque hay otras prioridades, tal como lo dijo el señor Ministro Aguerre el otro día. Usted estaba presente, aunque no se quedó después para conversar con los productores rurales y ver la extraordinaria receptividad que tuvo para la política el discurso del señor Ministro Aguerre. Nosotros queremos asignar y estamos haciendo lo que estamos haciendo, pero también se nos dijo –cuando estábamos allí, donde seguramente las tres cuartas partes de las hectáreas del Uruguay estaban sentadas en ese palco de la Exposición del Prado– que lo hacemos con inclusión social. ¿Qué quiere decir "con inclusión social"? Por inclusión social se entiende que vamos a atender la salud, el Mides, la educación y todo lo que no reditúa tanto en términos de vistosidad para un Gobierno como nuevas obras públicas –que ustedes reclaman–, pero sí tienen que ver con nuestra concepción de filosofía política que es asegurar las condiciones de vida de nuestra gente; esa es la gran razón de nuestra acción. Esa es la gran diferencia entre nosotros: mientras ustedes ven caso por caso, nosotros vemos la política bajo otra realidad; veremos, dentro de no tanto tiempo, cuál de las dos visiones entiende mejor la ciudadanía.

SEÑOR HEBER.- No queremos continuar con este debate; no era lo que pretendíamos.

La pregunta que realizamos al señor Ministro no era en relación a lo que tenía que hacer, sino con respecto al objetivo a largo plazo. Él nos contestó que no iba a sacar recursos de la educación y de la salud cuando nunca se le cuestionó por qué no lo hizo. Tal vez el señor Ministro tenga cierta dificultad para imaginar hacia adelante cuáles son las obras necesarias en función del deterioro existente.

Yo señalé que la contestación fue de carácter político–partidaria porque la pregunta que realicé no era de índole técnica. Podríamos observar un mapa y decir que se está rompiendo la ruta 26, por ejemplo, y que arreglarlo significa equis cantidad de dinero que no tenemos. Nadie está pidiendo que lo hagan, pero queremos saber cuál es la obra que se debe hacer. No es más que eso. Sin embargo, se ha generado una discusión con reproches por parte del señor Senador Baráibar y comentarios sobre el Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca, sobre la Rural del Prado y demás que no vienen al caso.

Simplemente quería saber cuál es la visión que el señor Ministro tiene hacia adelante. Mi intención no es reclamar; uno debe poner pasión en la discusión general, cuando se discuten las prioridades del proyecto de ley. Aquí nos encontramos puntualmente con el Ministro de Transporte y Obras Públicas; reitero: Transporte y Obras Públicas y le preguntamos qué es lo que se proyecta, qué es lo que no ha podido arreglar; no estábamos reclamando más recursos. Sin embargo, hay más recursos. Dijimos que había US$ 560:000.000 más debido a una mayor recaudación, de los cuales solamente US$ 1:000.000 se destinó a la inversión. Ese sí sería un reclamo de ahora, pero no pretendíamos que con esa cifra resolviera todos los problemas.

La idea era que el señor Ministro mirara un poco hacia adelante, pero parece ser un pecado mortal pedir que se mire un poquito más arriba del horizonte para tratar de imaginar en qué hay que invertir en un futuro. Siempre se mira hacia atrás; se dice que esto no se hizo o aquello se hizo mal en el pasado. Propongo que miremos un poco hacia adelante, pero esto es bastante difícil para quienes tienen ojos en la nuca.

SEÑOR GALLINAL.- Solicité la palabra para contestar una alusión, señora Presidenta, pero a la luz de lo expresado anteriormente, adhiero al talante que el señor Senador Heber le ha dado a la intervención del señor Senador Baráibar.

Pensaba señalar que no es bueno atribuir intenciones a los demás integrantes del Cuerpo y mucho menos intenciones desdorosas. No se le puede decir a un señor Senador que tiene la capacidad de ver el tema desde un punto de vista individual, pero no de hacer una apreciación global, o decirle a un Partido que ha estado callado. Claro, alguien me podrá decir que se trata del señor Senador Baráibar, a quien hemos escuchado en muchas oportunidades y por el que sentimos un gran aprecio. Por lo tanto, he cambiado mi posición y no voy a profundizar en el asunto.

A efectos de culminar con este tema, me gustaría plantear una pregunta: ¿De quién es suplente el señor Senador Baráibar?

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Aclaro que estamos plagados de apreciaciones que están absolutamente fuera de tema.

SEÑOR BARÁIBAR.- La respuesta es muy breve: no soy suplente de nadie, soy titular; creo que el señor Senador leyó mal nuestra lista.

SEÑOR MINISTRO.- Lo que nosotros pensamos que hay que hacer en el quinquenio se dejó muy claro cuando discutimos el Plan de Obras en el Presupuesto Nacional. No se trata de que nuestros servicios técnicos tengan escasa imaginación para ir hacia adelante; no voy a ofender a nuestros ingenieros y a nuestro cuerpo estable, que han establecido los planes de mantenimiento y rehabilitación desde hace muchos años, con todos los Gobiernos, y anticipan lo que hay que hacer hacia adelante.

Cuando comenzó el año, entregamos a cada Legislador un libro que decía “Plan 2012” y yo partí de la base de que lo habían leído. Allí figura lo que pensábamos hacer este año, que no es tema de discusión aquí. Justamente, todos los años entregamos este material, a fin de que cuenten con la información de dónde vamos a actuar y cómo imaginamos el proceso. Quizás tengamos diferencias en cuanto a la accesibilidad; yo pensé que alcanzaba con enviar la información a los despachos para que la leyeran. Pero no se trata de que tengamos dificultades; sinceramente, confío mucho en nuestros servicios técnicos, que tienen programas y van anticipándose. Las intervenciones en la red no se hacen por intuición, sino a partir de determinados datos y ciertas variables que se van recogiendo para poder intervenir. Además, no solo se precisa imaginación, sino también datos de la realidad. Desde todo punto de vista, tenemos distintos insumos y si hay algo que hemos logrado es que todas las Direcciones trabajen en forma horizontal para compartir los esfuerzos. Nueva Palmira es ejemplo de un trabajo horizontal en el que intervienen distintas Direcciones. Por ejemplo, tenemos datos de cuántos vehículos pasan por las carreteras porque hay sistemas de conteo, hay estaciones de pesaje, en fin, existen una cantidad de datos que, además de mostrar el deterioro natural de las rutas, van proporcionando el plan de intervenciones que hay que hacer. No quisiera no destacar esto, pues es independiente de qué Gobierno esté en el Ministerio. En ese sentido, quiero quebrar una lanza por los equipos técnicos que tenemos y el trabajo que hacen, más allá de que las prioridades siempre las establece la política. Pero, repito, nuestros servicios técnicos no trabajan improvisando.

SEÑOR VIERA.- Quisiera hacer uso de la palabra, no porque me haya convocado el Senador Baráibar, sino porque estaba esperando mi turno, pero me alegro de que también nuestro silencio se note.

Por nuestra parte, queremos insistir en algo que planteamos en oportunidad de tratarse el Presupuesto Nacional en 2010 y que, de alguna manera, tiene que ver con lo que señalaba el Senador Heber. Es difícil estudiar, tener el conocimiento que nos gustaría de los proyectos, los planes y las líneas en materia de inversión de un Ministerio tan importante como este –que tiene que ver con la infraestructura del país–, cuando nunca se presentaron los planillados de obras, que históricamente eran remitidos al Parlamento con tiempo suficiente como para ser estudiados, incluso, por la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Se nos ha dicho que no es una obligación –no sé si es tan así–, pero siempre se presentaron los planillados con las obras planificadas, lo cual daba oportunidad de saber, conocer y opinar –justamente– sobre el futuro, que es lo que a todos nos preocupa. Por lo tanto, nos tenemos que remitir a una presentación, que –por supuesto– es interesante pero algo corta por el tiempo de que se dispone –no es que el señor Ministro no esté dispuesto a dar información, por el contrario, siempre se ha mostrado muy solícito– y a un proyecto, en este caso, de Rendición de Cuentas, solamente de cinco artículos y que en materia de obra contiene muy poco.

Seguramente vamos a votar este articulado porque manifiesta una intención, pero nos quedan dudas por cuanto entendemos que es de muy dudosa aplicabilidad, tal es el caso del artículo 153.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si me permite, señor Senador, todavía no ingresamos al análisis del articulado.

SEÑOR VIERA.- Estoy haciendo algunas apreciaciones en términos generales.

SEÑORA PRESIDENTA.- Discúlpeme entonces, pero reitero que aún no ingresamos en el articulado.

SEÑOR VIERA.- Simplemente, lo menciono en términos generales, pues vemos muy poca inversión en obras, salvo algunos detalles y disposiciones de muy difícil aplicabilidad. Por otro lado, vemos una tendencia a quitar recursos a las Direcciones de Vialidad y Transporte y aumentar partidas en programas que son de administración y de gastos.

Esa es la observación que queríamos hacer en términos generales y volver a reclamar el planillado de obras, pues sería muy interesante conocerlo.

SEÑOR MINISTRO.- Antes de ingresar al análisis del articulado, quisiera realizar una aclaración.

El Presupuesto Nacional establece en el quinquenio cómo evoluciona el crédito y el tope. Allí están establecidos estos puntos; este articulado tiene que ver con otras cosas y no hay recursos adicionales.

Por otra parte, como se expuso en la presentación, nuestra acción sobre la vialidad nacional no tiene que ver exclusivamente con nuestra gestión presupuestal sino también con lo extrapresupuestal, con las concesiones, con la Corporación Vial del Uruguay, con los préstamos internacionales, etcétera. No es un capricho que no demos el Plan de Obras en forma permanente. Desde hace muchos años que no se da el Plan de Obras. Tenemos una orientación interna pero a veces surgen urgencias que hacen modificar las prioridades.

SEÑOR VIERA.- Diría, desde que el Frente Amplio está en el Gobierno.

SEÑOR MINISTRO.- Pero son unos años al fin; y ya van ocho años.

SEÑOR VIERA.- Todo es relativo.

SEÑOR MINISTRO.- Sé que todo es relativo, pero se procede así desde hace ocho años. No es un capricho. Por ejemplo, estábamos trabajando y ensanchando el puente sobre el arroyo Corrales, y el accidente que ocurrió en la zona nos representó que determinados recursos tuvieran que desviarse extraordinariamente en otro sentido. Por tanto, hay cosas que las vamos adaptando. O sea, no es que no tengamos un plan general. Y para otras cosas buscamos recursos extrapresupuestales, que hoy no figuran acá. En este momento estamos negociando préstamos internacionales que serán aplicados, pero todavía no podemos decir dónde van a ser utilizados esos recursos porque antes necesitamos que los aprueben. Esta es la variabilidad con la que nos estamos manejando. Por eso, elaboramos un plan para el año 2012 y lo dimos a conocer en un libro, que entregamos a todos, en donde figura lo que vamos a hacer. Lo entregamos a todos por igual, en una difusión masiva. Cuando llegamos a los departamentos informamos exactamente sobre qué es lo que está previsto para ese año en ese lugar.

Esta es nuestra mentalidad. No pretendemos ocultar nada sino que vamos sobre lo seguro, para no generar mayores expectativas sobre lo que estamos haciendo.

Para hablar sobre el articulado, si la señora Presidenta lo permite, cedería el uso de la palabra al señor Director General. Pienso que para su análisis podríamos proceder como en la Cámara de Representantes, agrupando los artículos.

SEÑOR FERRER.- Los artículos en cuestión son cinco, del 152 al 156.

El primero de ellos, en realidad, es una suerte de consecuencia –por así decirlo– de la aprobación de la ley que dio lugar a la creación del ICIR. Lo que se pretende a través de este artículo y de la creación de este nuevo programa vial, es especializar los instrumentos con que se cuenta para atender los distintos objetivos de política en materia vial. En tal sentido, lo que se está planteando aquí es la creación de un nuevo Programa de Infraestructura Vial, de ejecución conjunta con las Intendencias Departamentales, para lo cual se destinarían los recursos que hasta la fecha se asignaban al programa forestal.

El artículo 153 prevé la posibilidad de que la Administración de Ferrocarriles del Estado pueda realizar acuerdos de adelanto de inversiones en infraestructura, a cambio de tarifas, por el uso de las instalaciones ferroviarias. Se apunta a dar un instrumento similar a los que cuentan, a la fecha, tanto la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio como la Administración Nacional de Puertos para concretar acuerdos con privados y para la realización de inversiones en infraestructura que puedan ser necesarias, en particular, a los intereses de algún actor privado que pueda ver como una buena posibilidad contar con este instrumento.

Los artículos siguientes refieren, todos ellos, a aspectos vinculados a temas salariales o de Rubro 0. Más concretamente, en el artículo 154 se prevé, sin tener un mayor costo presupuestal,

contar con recursos para poder avanzar en la superación de inequidades salariales a nivel del Ministerio.

A su vez, en los artículos 155 y 156 se está planteando una reasignación de créditos presupuestales de Rubro 0; un caso es más genérico y el otro presenta una especificidad que involucra a los créditos que hoy están destinados a las contrataciones de alta especialización. Tanto un caso como el otro tienen como elemento común que los créditos están asignados a objetos de gasto inaplicables, por lo que no hay ninguna posibilidad de aplicar dichos créditos en esos objetos de gasto. Por eso es que estamos solicitando, a efectos de mejorar en términos de ejecución y de contemplar las necesidades del personal de todas las unidades ejecutoras del Ministerio, que a través de los Contratos Temporales de Derecho Público, se asignen estos créditos al rubro de Partida Proyectada que, en definitiva, no es más que un rubro que se distribuye entre todas las unidades ejecutoras del Ministerio, atendiendo a las prioridades de necesidad de ejecución.

Por lo tanto, la interpretación de que aquí se están quitando recursos a una unidad ejecutora para destinarlos a otra es errónea porque, hoy en día, es imposible que algunas de esas unidades ejecutoras puedan ejecutar los créditos que tienen asignados. Hasta tanto esto no se concrete, en realidad, esos créditos van a quedar sin ejecutarse por parte de esas unidades ejecutoras y, en definitiva, estarían yendo –por así decirlo–, a una bolsa común o general del Ministerio y luego, a su vez, serían reasignados a las distintas unidades ejecutoras.

Estos son los cinco modestos artículos que se incluyen en el inciso correspondiente a nuestro Ministerio.

SEÑOR VIERA.- Cuando se realizó la consideración general, ya había expresado alguna duda de efectividad, concretamente, en cuanto al artículo 153. En esta disposición se establece: “La Administración de Ferrocarriles del Estado podrá tomar las obras complementarias y de adecuación de las infraestructuras existentes que ejecute una empresa, como pago por adelantado de las tarifas que debería abonar como consecuencia de la utilización de las infraestructuras bajo su jurisdicción”. En principio, la duda es que se esté habilitando una concesión, lo que, tal vez, debería darse en una ley concreta que las habilitara. No sé si esto, tal como se plantea, puede traer como consecuencia positiva –que, por supuesto, todos queremos– que alguien acepte de antemano realizar una inversión en una obra ferroviaria a cuenta de que después, realmente pueda cumplir con su servicio y descontar de lo que fuera a pagar. Sería como que en el caso Pluna se hubiera aceptado que se compraran aviones y después el importe se descontara de los pasajes. Tengo mis dudas de que esto se pueda hacer descolgado en un artículo de Rendición de Cuentas y que tenga efectividad.

La otra duda que quiero plantear tiene que ver con el artículo 156, por el cual se autoriza en forma transitoria a destinar, para otras funciones, créditos disponibles para determinadas funciones, mientras no se apruebe la reestructura. No sé si el destino transitorio es una técnica adaptada a lo habitual en la técnica presupuestal.

SEÑOR FERRER.- En cuanto a las dudas del señor Senador referidas al artículo 153, quiero señalar que no se trata de una concesión de obra pública, sino de que un particular tome a su costo la realización de las obras, pero la titularidad sigue siendo de la Administración de Ferrocarriles del Estado. Esto está ocurriendo en otros casos. Ejemplo de ello son la ANP y la Dirección Nacional de Hidrografía, dependiente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que tienen una facultad muy similar a esta. Ambos organismos han hecho uso de este tipo de instrumentos, que concretamente refieren al adelanto de inversión a cambio de tarifas. En cuanto al posible grado de impacto que pueda tener –como todas las cosas, uno desearía que rindieran mucho–, no diría que la expectativa sea, hoy en día, muy elevada, ya que escapa al Ministerio preverla, simplemente, estamos dando una herramienta. En la misma línea de razonamiento, se podría suponer que a ninguna empresa le interesaría colaborar en la construcción de un camino que va hacia su planta industrial y ser, en parte, socio con la Intendencia Departamental y el Gobierno Nacional de una obra de esas características. Sin embargo, esto ocurrió y está ocurriendo. El señor Senador fue testigo y –diría– hasta protagonista. Hay empresas privadas que se acercan a las Intendencias Departamentales y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a los efectos de facilitar el ingreso a su planta, que no es exclusivamente un ingreso porque, de lo contrario, tanto la Intendencia como el Ministerio, estarían beneficiando solo a

esa empresa, y no es el caso, porque además de ser una importante fuente de trabajo y punto de tránsito para los obreros, también afecta a centros poblados que están en el camino como es el caso de la empresa Fymsa ubicada en el departamento de Rivera. Esto no es más que contar también con instrumentos en el mismo sentido y si en el día de mañana esta empresa Fymsa quiere contar con una vía de tren, será más que bienvenida si lo quisiera hacer, pues no está tan lejos de la Estación Paso Ataques, por donde pasa el ramal correspondiente de Pintado a Rivera, que fue multicitado en el día de hoy. Entonces, eventualmente, mañana, en vez de aportar para la construcción de un camino podría tomar a su cargo la realización de obras viales y cambiarlo con cargo a tarifas. Pero, ¿cuáles son los casos concretos en que esto luego se puede aplicar? Primero, hay que poder contar con la herramienta y después, ver de qué forma se logra aplicar.

SEÑOR MINISTRO.- El tema hay que verlo en esta condición: nosotros estamos creando una operadora que es de propiedad estatal, pero es una sociedad anónima y nada impide que esta aporte a AFE, empresa estatal, dinero a cambio de tarifas de uso de la vía por una especie de propiedad transitiva, porque puede cobrarle a sus clientes y luego derivarlo directamente. Lo que estamos dando, tal como señaló el Director General, es una herramienta, pero para que se vea como se aplicaría a la ruta quiero decir lo siguiente. No está prohibido en el Uruguay, aunque tampoco creo que pase, pero ALL está llegando a la frontera de Santana do Livramento con Rivera. Eventualmente, vamos a procurar que la mercancía, por la diferencia de trocha, pase a través de la sociedad operadora, pero puede ocurrir que la empresa ALL diga que quiere transportar en sus vagones con la trocha uruguaya, y en nuestro país no está prohibido que transiten distintas empresas ferroviarias. Ellos podrían decir que, a cambio de pasar tantas veces al año, adelantan obras. Las probabilidades de que esto ocurra son bajas, pero si sucede y no tenemos el instrumento, pasaría algo parecido a la concesión de faja de uso de vía, que es un instrumento más. El otro día descubrimos que había gente que había utilizado la faja del costado de la ruta, plantando tres kilómetros de sorgo sin pagarnos nada y tuvimos que intervenir, porque, ¿cuánto vale la hectárea para plantar en el departamento de Soriano? Entonces, estas son parte de las cosas que tenemos que ir instrumentando, es una herramienta más, no le salva la vida a AFE, está claro, pero quedaría disponible.

SEÑOR VIERA.- Simplemente, quiero decir que expresé una duda diciendo que no me opongo –ya lo había dicho en términos generales–, pero nada tiene que ver el ejemplo que puso el señor Ferrer, que es otra cosa distinta y no sé por qué lo trajo a colación porque se trata de una empresa privada que se dispuso a poner algo bastante insólito, como un tercio del costo de una caminería, que si bien le interesaba, después no cobraría ningún tipo de retorno. Creo que nada tiene que ver un ejemplo con otro.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos mucho la participación e información de la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el día de hoy y la tomaremos como insumo a la hora de la discusión en Comisión del proyecto de ley.

No habiendo más asuntos a considerar, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 12 y 39 minutos.)